TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdy ni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 lutego 1938 r. | NR 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Porty polskiego obszaru celnego wobec konkurencji portów niemieckich

Stopniowe urzeczywistnianie polskiego programu morskiego śledzone jest z baczną uwagą przez niemiecką publicystykę gospodarczą. Szczególną reakcję wzbudzają w tych kołach wszystkie posunięcia naszej polityki morskiej, które, bezpośrednio lub pośrednio, mogą godzić w interesy portów niemieckich, konkurujących z portami polskiego obszaru celnego.

Aczkolwiek są to sprawy na ogół znane, wymieniamy tutaj pokrótce te odcinki, na których — zdaniem niemieckich sfer fachowych — praca i rozwój portów p. o. c. specjalnie zagraża interesom pośrednictwa Niemiec w międzynarodowej wymianie gospodarczej, a tym samym interesom portów niemieckich, a mianowicie:

1) Przestawianie kierunku polskiego handlu zagranicznego z równoleżnikowego na południkowy, z drogi lądowej na drogę morską, połączone jest z odebraniem znacznej ilości ładunków kolejowych i portowych Niemcom. W związku z powyższym zmniejszył się tranzyt Polski i W. M. Gdańska przez porty niemieckie z 933,4 tys. ton w 1928 r. na 92 tys. ton w 1934 r. i do 41 tys. ton w 1936 r.

2) Rozwój tranzytu przez porty p. o. c. z krajów środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej Europy i odwrotnie, odbywającego się na podstawie związkowych taryf kolejowych i kolejowo-rzecznych, stanowi silną konkurencję dla analogicznego tranzytu przez porty niemieckie.

3) Dążność portów p. o. c., a zwłaszcza Gdyni, do pełnienia funkcyj portów rozdzielczych w międzynarodowym handlu zamorskim godzi w interesy portów niemieckich, a zwłaszcza Hamburga, czuwającego nad zachowaniem swego stanowiska jako centralnego portu rozdzielczego, w którym dokonywuje się gros przeładunków towarów, przewożonych drogą morską w tej części Europy, a w szczególności towarów, przeznaczonych do krajów regionu bałtyckiego. Fakt powstawania w Gdyni szeregu instytucyj o charakterze handlowo-rozdzielczym (Arbitraż Bawełny, Arbitraż Skór Surowych), mających na celu związanie dyspozycji handlowej w odnośnych dziedzinach wymiany międzynarodowej z terenem portu polskiego, działa również w kierunku wyeliminowania pośrednictwa portów niemieckich (Hamburg, Brema) w danym zakresie.

4) Rozbudowa naturalnego zaplecza portów p. o. c. pociąga za sobą odpowiednie ograniczanie zasięgu sąsiednich portów niemieckich. Tak np. zostało bezpośrednie zaplecze portu królewieckiego, pozbawionego swego dawnego znaczenia jako portu, obsługującego tereny rosyjsko-bałtyckie, przez dalszą ekspansję zasięgu portów p. o. c. ograniczone do obszaru samych Prus Wschodnich. Z drugiej zaś strony utracił port szczeciński swoje dawne znaczenie jako główny port przeładunkowy dla zachodnich obszarów Polski (Woj. Poznańskie, Górny Śląsk Polski) przy czym natrafia również na innych terenach, np. w południowo-wschodnich częściach Czechosłowacji, na wzmożoną konkurencję portów p. o. c. Utrata znacznej części swego dawnego zaplecza zmusiła oba wymienione porty niemieckie do szu-

kania kompensaty m. i. przez wzmożoną akwizycję ładunków kolejowych z Rzeszy Niemieckiej, następnie przez rozbudowę swych czynności w zakresie przeładunków morskich, przez ożywienie swego ruchu przybrzeżnego itd., skutkiem czego wkraczają one coraz bardziej w sferę interesów zachodnich portów niemieckich, przede wszystkim Hamburga. W związku z tym należy zaznaczyć, że ze wszystkich portów niemieckich jedynie port hamburski wykazuje w latach powojennych poważny spadek swych ogólnych obrotów, które zmniejszyły się od 1927 r. do 1934 r. w wywozie z 8,6 mil. ton na 6,2 mil. ton i w przywozie z 19,7 mil. ton na 14 mil. ton.

Fakt skurczenia się ogólnych obrotów handlu międzynarodowego o około 65% w latach kryzysu wpływał natomiast na obniżanie się globalnych cyfr tranzytu przez porty niemieckie, które spadły bardzo znacznie. Co się specjalnie tyczy tranzytu państw środkowo-europejskich przez poszczególne porty niemieckie w tym okresie, to wyraża on się w następujących cyfrach:

Tranzyt *czechosłowacki* zmniejszył się przez Hamburg z 2.156 tys. ton do 1.223 tys. ton, przez Szczecin z 614 tys. ton do 198 tys. ton i przez Bremę z 221 tys. ton do 88 tys. ton, tranzyt *rumuński* przez Hamburg z 12 tys. ton do 6 tys. ton, przez Szczecin z 3 tys. ton do 2 tys. ton, tranzyt *austriacki* przez Hamburg ze 190 tys. ton do 99 tys. ton, przez Bremę z 78 tys. ton do 35 tys. ton i tranzyt *węgierski* przez Hamburg z 36,3 tys. ton do 33,7 tys. ton. Zwiększył się jedynie nieco tranzyt austriacki przez Szczecin i węgierski przez Szczecin i Bremę.

W tych warunkach daje się zauważyć od dłuższego czasu silna kontrakcja portów niemieckich, mająca na celu przeciwdziałanie konkurencji portów obcych, m. in. portów p. o. c. Akcja ta polega przede wszystkim na przyciąganiu ładunków tranzytowych, pochodzących z krajów środkowej i południowo-wschodniej Europy lub do nich przeznaczonych, za pomocą sprawnie działającego systemu ulg finansowo-walutowo-taryfowych przy równoczesnym wykorzystaniu okoliczności, że w portach niemieckich znajdują się ośrodki gestii handlowej dla szeregu towarów w stosunkach między Europą a innymi częściami świata. Dla ilustracji można przytoczyć fakt, że z zamorskich obrotów tranzytowych państw środkowo-europejskich (Czechosłowacja, Austria, Węgry, Rumunia), które w ostatnich latach wynosiły razem około 3 mil. ton, na porty p. o. c. przypadło tylko około 400 tys. ton, natomiast na porty niemieckie 1,8 mil. ton i na Triest około 1 mil. ton, czyli że udział portów p. o. c. w tym ruchu tranzytowym wyrażał się cyfrą około 12%, podczas gdy na porty niemieckie przypadło aż 55%. W międzyczasie udział portów p. o. c. w tym ruchu tranzytowym zwiększył się do ok. 1 mil. ton w 1936/37 roku, nie odpowiada on jednak ciągle faktycznym możliwościom przepustowym naszych portów. Co się zaś specjalnie tyczy wymiany towarowej między krajami środkowo-europejskimi a bałtyckimi (Estonia, Łotwa, Finlandia), która w 1936 r. wyraża się globalną cyfrą 53.151 ton, to udział w odnośnym tranzycie portów p. o. c. jest zupełnie nieznaczny, pomimo że leżą one na naturalnym szlaku morsko-lądowo-rzecznym, wiodącym z krajów basenu naddunajskiego do krajów bałtyckich i odwrotnie.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że w obecnej dobie poprawy koniunktury międzynarodowej wysiłki portów niemieckich będą szły w kierunku powetowania, za wszelką cenę, strat, poniesionych w czasie kryzysu, czyli że będą one nie tylko kontynuowały, z podwojonym natężeniem, swoją akcję werbunkową celem przyciągania ładunków tranzytowych z i do środkowej Europy, ale ponadto będą one stosowały dalsze środki, jakie będą uważały za skuteczne, dla zabezpieczenia swych interesów w walce konkurencyjnej z portami p. o. c.

W związku z powyższym należy wskazać na najnowsze wiadomości, według których władze portowe w Hamburgu w porozumieniu z rządem czechosłowackim mają jeszcze w ciągu rb. przystąpić do rozbudowy czechosłowackiej wolnej strefy w porcie hamburskim, celem umożliwienia intensywniejszego wyzyskania tego portu przy imporcie i eksporcie czechosłowackim.

W ostatnich czasach dawała się również zauważyć wzmożona propaganda na rzecz portu bremeńskiego zarówno ze strony sfer gospodarczych jak i prasy niemieckiej. Niedawno ukazał się w hamburskim tygodniku „Hansa“ artykuł pt. „Dla wzmocnienia portu bremeńskiego“, w którym autor podkreślając, że w obronie niemieckich portów przed obcą konkurencją „front na zachodzie“ walczy o życie tych portów, co wymaga najwyższego natężenia wszystkich czynników zainteresowanych, wzywa do *obronnej walki przed postępującą ekspansją Gdyni na zaplecze Niemiec w środkowej i południowej Europie.* Toteż Bremeńska Izba Handlowa domaga się dla swego portu, obok specjalnego traktowania spraw natury taryfowej, jeszcze i środków, potrzebnych do utrzymania i udoskonalenia urządzeń portowych, aby móc stawić czoło konkurencji portów obcych. Prezes Bremeńskiej Izby Handlowej stwierdza, że zwlekanie z podjęciem wielkich robót jest nie tylko ze szkodą dla całego gospodarstwa narodowego, ale przynosi korzyść obcym portom konkurencyjnym. Następnie jako dowód, że zainteresowane sfery niemieckie przechodzą obecnie na niektórych odcinkach walki konkurencyjnej do ofensywy, należy przytoczyć wiadomości o odbyciu się w dniu 1 czerwca r. z. zebrania Centralnego Komitetu budowy drogi wodnej Dunaj — Odra — Łaba, w którym brali udział przedstawiciele niemieckich izb handlowych w Wrocławiu i Szczecinie. Na zebraniu tym przyjęto

rezolucję, domagającą się szybkiego wypracowania projektu kanału długości 300 km, o zdolności przepustowej dla statków o pojemności 1.000 ton, mającego połączyć Odrę przez Morawę z Dunajem. Odra poza tym ma być połączona specjalnym kanałem z Łabą. Ta nowa droga wodna, jak podkreślają projektodawcy, będzie miała duże znaczenie zarówno dla Niemiec jak i dla Czechosłowacji, umożliwi bowiem „skierowywanie wszystkich transportów niemieckich do krajów południowo-wschodniej Europy, otwierając zarazem dla zagłębia morawsko-śląskiego dogodne połączenia wodne w kierunku południowo-wschodnim aż po Konstantynopol z jednej i do Hamburga i Szczecina z drugiej strony. Według obliczeń projektodawców koszty przewozu drogą wodną będą o 60% niższe od obecnych frachtów kolejowych. O projekcie tym, do którego rząd czechosłowacki miał się ustosunkować pozytywnie i który ma być niebawem przedmiotem obrad zainteresowanych państw, rozpisuje się szeroko prasa niemiecka i czechosłowacka. Tak np. „Duch Casu“ z 25 VIII 1937 r. wskazuje na konieczność *szybkiej* realizacji tego planu „wobec projektów polskich połączenia kanałowego Odry z Wisłą i dalej, przez San i Prut, z Morzem Czarnym, co przyciągałoby wobec krótszej i tańszej drogi większość transportów zachodniej Europy“. Zaś niemieckie czasopismo „Ostsee-Handel“ pisze w dniu 15 VI 37 r. co następuje: „Obecny system śródlądowych dróg wodnych portu szczecińskiego sięga na południu przez Odrę aż do Raciborza i przedłużony zostanie wkrótce aż do Gliwic, stanowiących punkt końcowy kanału Adolfa Hitlera na Górnym Śląsku. Szczecin musi na ataki taryfowe odpowiadać środkami obronnymi również natury taryfowej. Dlatego przywiązujemy szczególną wagę do budowy kanałów Odra — Dunaj i Odra — Łaba“.

Nad zagadnieniami niemieckiej ekspansji gospodarczej we wschodniej Europie pracują już od dawna dwie specjalne instytucje naukowe, a mianowicie „Instytut Gospodarczy dla Rosji i państw Wschodnich“ w Królewcu i „Instytut Wschodnio-Europejski w Wrocławiu“, współdziałające w tym zakresie ściśle z Międzynarodowymi Targami Królewieckimi i Wrocławskimi, przy czym zaznaczyć należy, że Międzynarodowe Targi w Wrocławiu, po dłuższej przerwie, zostały dwa lata temu ponownie powołane do życia. O przyszłej roli Wrocławia, jako ważnego punktu przeładunkowego i rozdzielczego we wschodniej Europie po ukończeniu projektowanej części dróg wodnych, pisze niemiecka prasa fachowa (Messe und Ausstellung z 15 stycznia 1938 r.) co następuje: „Wielkie korzyści przynosi Wrocławowi jego geograficzne położenie nad Odrą, łączącą południowy wschód Europy za pośrednictwem portu szczecińskiego z krajami skandynawskimi. Projektowany kanał między Odrą a Dunajem przedłuży tę drogę wodną aż do Morza Czarnego“.

Projekty, o których mowa, nabierają specjalnego znaczenia w świetle ogólnego programu rozbudowy niemieckich dróg wodnych, którego realizacja postępuje szybkim krokiem naprzód. Tak np. pierwszy odcinek będącego obecnie w budowie niemieckiego kanału śródlądowego (Mittellandkanal), mającego połączyć Ren z Wezerą i Łabą (Berlin) i dalej przez Śląsk niemiecki i Polskę z Prusami Wsch., zostanie doprowadzony jeszcze w ciągu br. aż do Łaby, która z kolei, jak już wspomniano powyżej ma być połączona przez specjalne odgałęzienie z projektowaną drogą wodną Odra — Dunaj.

Ponieważ z drugiej strony również i budowa połączenia wodnego między Renem, Menem i Dunajem postępuje naprzód (kanalizacja Menu ma być ukończona w r. b. aż do Würzburga), przeto liczyć się należy z powstaniem trzech bezpośrednich arteryj wodnych, łączących Morze Czarne przez porty niemieckie z północną i zachodnią Europą. Wspomnieć również należy, że przez budowę projektowanego „Hansa“ kanału porty hanseatyckie Hamburg, Lubeka i Brema otrzymają nowe pośrednie połączenie kanałowe z będącą w budowie siecią niemieckich dróg wodnych.

Całokształt sytuacji przedstawia się zatem jako koncentryczna akcja, mająca na celu dalszą rozbudowę niemieckiego systemu śródlądowych dróg wodnych i centrów dystrybucyjnych, skutkiem czego podniesiona zostanie konkurencyjność niemieckiego aparatu technicznego, a zwłaszcza portów niemieckich, w zakresie przewozu masowych artykułów, idących z północy i zachodu do krajów południowo-wschodniej Europy i odwrotnie. Akcja ta — a zwłaszcza projekt budowy kanału Odra — Dunaj, godzi oczywiście bezpośrednio w analogiczne interesy Polski, jako kraju tranzytowego, a więc przede wszystkim w interesy portów p. o. c. Charakterystycznym jest, że Niemcy przy układaniu swych odnośnych projektów liczą się z tym, że obecny stan polskich dróg wodnych i środków komunikacyjnych nie ulegnie rychłej poprawie, na co wskazuje np. ustęp z książki P. H. Serafima pt. „Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr“, który brzmi jak następuje:

„Niedomagania Wisły jako drogi komunikacyjnej dla zaplecza portów p. o. c. można było od dawna usunąć, gdyby była istniała w polskich kołach gospodarczych i rządowych wola do poprawy tego stanu rzeczy. Należy stwierdzić, że polityka gospodarcza Polski nie uważa bynajmniej za pilną rozbudowę śródlądowych dróg wodnych oraz ożywienie ruchu towarowego na Wiśle, gdyż chodzi jej przede wszystkim o popieranie eksportu zamorskiego przez rozbudowę kolei, która może być szybciej i tańszym kosztem osiągnięta“.

Z powyższego można wyciągnąć wniosek, że celem obrony najżywotniejszych interesów

naszego handlu zamorskiego do najpilniejszych zadań obecnej chwili należy dalsza wydatna poprawa zdolności przepustowej portów polskiego obszaru celnego i istniejących dróg komunikacyjnych, możliwie rychłe urzeczywistnienie projektów rozbudowy sieci naszych śródlądowych dróg wodnych, której oś stanowi oczywiście Wisła, wreszcie wzmożenie akcji propagandowej na rzecz portów p. o. c., do której należy również uruchomienie Międzynarodowych Targów Bałtyckich.

Dr Jerzy Adamkiewicz.

Rozwój linij regularnych portu gdyńskiego w roku 1937

Rok w życiu portu jako węzła okrętowych połączeń regularnych, łączących go z całym światem — to bardzo mało. Przynajmniej jeśli tym małym odcinkiem czasu będziemy mierzyć plany większe, sięgające dalej w przyszłość, z rozłożeniem programu, nawet mniejszego, na kilka lat najbliższych.

W sieci połączeń regularnych każdego wielkiego portu morskiego rozróżniać należy linie własne portu lub co najmniej linie pod banderą ojczystą, od linij pod obcymi banderami, łączących port z innymi portami. Zazwyczaj linie własne portu mają w nim dominujące znaczenie i jedynym bodaj wyjątkiem z tej reguły na wodach północnej Europy jest Antwerpia, która za to ma cały kompleks linij obcych, tak rozpoczynających lub kończących podróże swych statków, że Antwerpia się okazuje początkowym lub prawie początkowym portem w podróży wyjściowej i końcowym lub prawie końcowym portem w podróży powrotnej. W ten sposób Antwerpia przez obce linie jest traktowana całkiem na równi z takimi sąsiadami jak Rotterdam, Londyn, Hamburg.

W wypadku Gdyni mamy sytuację zgoła odmienną: przez obce linie dalsze i bezpośrednie Gdynia z konieczności nie jest traktowana na równi z portami dalej ku zachodowi położonymi, a częściowo nawet ze stosowaniem wyższych stawek frachtowych do Gdyni (i Gdańska), traktowanie natomiast Gdyni przez obce linie na równi z portami właściwego Bałtyku nie może jej przynieść korzyści, raczej przeciwnie, może dać straty.

W tych warunkach nie dziw, że rozwój własnych połączeń okrętowych z portami innych krajów ma dla Gdyni wyjątkowe znaczenie. Przy tym Gdynia wolna jest od jakiejkolwiek konkurencji wewnętrznej, gdyż dla wszystkich statków polskich portem macierzystym faktycznie jest Gdynia, tonaż zaś gdański, o ile utrzymuje regularne połączenia z obcymi portami, uprawia zawsze zagraniczną żeglugę nie tylko z Gdańska, lecz i z Gdyni.

Zasadniczo wszystkie linie regularne obce w porcie naszym traktowane są równo, nie tylko między sobą, lecz i z naszymi własnymi liniami. Leży to już w interesie własnego i tranzytowego handlu, którego potrzeby swobodnego wyboru i ekspansji mają prymat przed mniej znaczącymi interesami własnych przedsiębiorstw przewozów morskich. Tak jest w zasadzie: port traktuje równie gościnnie swoich i obcych, ale nie zawsze obce linie mogą go obsługiwać tak jak obsługują swój port macierzysty, oraz jak obsługują Gdynię statki mające ją za port macierzysty, to znaczy statki linij polskich.

Słabym miejscem połączeń pod obcymi banderami jest ich niewystarczające przestrzeganie terminów odjazdów i przyjazdów statków linij regularnych. Te niedokładności są najzupełniej usprawiedliwione koniecznością wyładowania lub ładowania większych partyj towaru w innych portach, brakiem lub małą ilością ładunku w Gdyni, wypadnięciem ładowania lub wyładowania w którymś z obcych portów wskutek strajku, spóźnienie z przyczyn atmosferycznych itp. Trudno, proceder żeglugowy odbywa się w warunkach swobodnej konkurencji i, oczywiście, linie, oparte o inny port macierzysty, nie mogą czynić dla towaru gdyńskiego daleko idących poświęceń.

Linie polskie obsługujące własny i tranzytowy handel przez własny port przestrzegają bardzo ściśle terminów odejścia z Gdyni, jak również w granicach fizycznych możliwości i powrotu do niej. Ma to olbrzymie znaczenie w procesie uszlachetniania obrotu towarowego portu, to znaczy zwiększania przewozów wysokowartościowej drobnicy. W tym sensie linie polskie Gdyni (i Gdańska) są przede wszystkim konkurentami drogi skombinowanej kolejowo-morskiej, a w drodze powrotnej drogi morsko-kolejowej, z wykorzystaniem wielkich portów obcych, mających liczne i terminowe połączenia żeglugowe z całym światem.

Stąd widać, że funkcje linij polskich i obcych w Gdyni są zróżniczkowane, co osłabia wzajemną ich konkurencję, równocześnie stawiając przed liniami polskimi wzmożone i daleko idące zadania na przyszłość. Zadań takich obce linie w znacznej części sobie wcale nie stawiają, kierując się raczej terminami przybliżonymi ruchu, dostosowanymi do chwilowej koniunktury.

Należy stwierdzić, że połączenia liniowe nie zawadzające o dużą ilość większych portów i utrzymujące łączność z Kopenhagą, głównymi portami zachodniej i wschodniej Norwegii, Szwecji zachodniej i wschodniej i południowej Finlandii (wspólna linia polsko-fińska) są ściśle co do terminów, z terminami co prawda najwyżej tygodniowymi.

Na niektórych liniach, nawet dalekich, jak lewantyńska lub bliskich, jak hamburska

ruch jest wystarczająco gęsty, ażeby pokryć sobą dość znaczne „tolerancje“ w przestrzeganiu terminów ruchu. Tak samo punktualny jest rozkład Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej, współpracującej z Polbrytem.

Powyższe w ogólnych zarysach wyjaśnia niezastąpioną rolę pionierską własnych linij żeglugowych w życiu portu gdyńskiego. Obce linie żeglugowe mogą spełniać taką rolę tylko tam, gdzie częstotliwość ruchu już się znacznie podniosła, lub gdzie terminy rozkładu są przestrzegane z dużą skrupulatnością.

Toteż rok 1937 uważać można za rok zwrotny, od którego począwszy regularne linie polskie w wykonaniu planu sięgającego w przyszłość zaczną coraz więcej dominować w ruchu regularnym portu dzięki systematycznemu zwiększaniu terminowości, szybkości i doskonałości przewozów towarów na morzu. Zamówiono bowiem i rozpoczęto budowę nie mniej niż sześciu statków liniowych, w tym czterech dla linij zaoceanicznych, oraz dwóch dla linij bałtyckich. Są to bez wyjątku jednostki, odpowiadające całkowicie wszystkim potrzebom danych linij, nowoczesne, szybkie i ekonomiczne w eksploatacji. Wprowadzanie ich w ruch w ciągu roku bieżącego i częściowo przyszłego zmieni radykalnie obecny „pstry“ obraz na szybko rozbudowujących się polskich liniowych połączeniach Gdyni i Gdańska. Zniknie prawie frachtowany w time czarter tonaż obcy, przewożący towar na rachunek polskich linij, ten tonaż przygodny, często zmieniany, przestarzały i nie wywołujący w obcych portach właściwego przekonania o istnieniu regularnego połączenia z Gdynią, i to jeszcze linii polskiej.

Statki, które będą zastąpione przez nowe jednostki floty handlowej zapewne nie wszystkie zostaną sprzedane, lecz kursować będą jako statki dodatkowe oraz posłużą do rozszerzenia i wzmocnienia niektórych linij.

Zamówienia zrealizowane w roku ubiegłym nadają więc właściwe oświetlenie pracy polskich linij, podczas gdy rozwój faktyczny był jeszcze skromny.

1. Żegluga Polska S. A. uruchomiła linię Gdynia/Gdańsk — porty zachodniej Finlandii, z zawijaniem do Abo (Turku), Mäntyluoto, Wasa i innych portów botnickich w miarę podaży ładunku. Linię utrzymywano jako 14-dniową norweskim time-charterem „Bro“, w końcu roku w związku z zamknięciem botnickich portów skierowano „Cieszyn“ linii południowo-fińskiej również do Abo, „Bro“ natomiast obsługiwał jako dodatkowy linię antwerpijską.

2. Podniesiono banderę polską na motorowcu „Lechistan“, który już przed tym kursował na linii lewantyńskiej Żeglugi Polskiej S. A. i nadal na tej linii pozostał. Ruch towarów na tej linii znacznie się zwiększył.

A oto spis budujących się w roku 1937 statków dla polskich linij regularnych:

1. Z początkiem roku 1937 zamówiono w Finlandii na stoczni Crighton w Turku-Abo motorowce „Oksywie“ i „Rozewie“ o nośności po 1.000 ton DW każdy, o wzmocnieniach przeciwlodowych. Zatrudnione będą na liniach bałtyckich i linii hamburskiej. Termin dostawy: wiosna br.

2. Wiosną ub. roku zamówiono dwa motorowce szybkobieżne dla linii południowo-amerykańskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe, o pojemności 11.500 ton brutto każdy i szybkości drogowej 17 węzłów. Statki będą miały nowoczesne urządzenia na 1.000 pasażerów każdy objętość ładowni 3 razy większą niż na „Pułaskim“, którego pojemność wynosi 6.345 ton brutto, co świadczy o wielkości postępu w budowie statku pasażersko-towarowego i równocześnie usprawiedliwia wybór napędu motorowego. Statki będą miały międzypokłady dla cenniejszych ładunków oraz po jednej ładowni chłodzonej.

Pierwszy statek został zamówiony u Svan, Hunter & Wigham Richerdson w Newcastle on Tyne i będzie oddany w październiku b. roku, drugi — na Nakskov Skibswaerft A. S. w Danii z terminem dostawy w maju 1939 roku.

3. Jesienią ubiegłego roku zamówiło u International Shipbuilding & Engineering Co w Gdańsku towarzystwo G. A. L. Ż. dla eksploatowanej obecnie wyłącznie statkami czarterowanymi linii Gdynia — Nowy Jork — porty zatoki Meksykańskiej (Gulfu) dwa motorowce frachtowe o nośności po 6.500 ton DW i wysokiej szybkości drogowej — 16 węzłów, co stawia statki te na równi z najszybszymi statkami nowoczesnych linij frachtowych. Statki będą miały po 12 miejsc pasażerskich. Jako liniowce dla przewozu bawełny statki otrzymują nazwy: „Łódź“ i „Bielsko“.

Reasumując powiedziane wyżej o polskich liniach w roku 1937 można tylko stwierdzić, że okrągło połowa wielkości całkowitej tonażu pływającego na liniach regularnych w tym roku znajdowała się w budowie na stoczniach, i to w okresie wysokich cen na nowy tonaż i trudności zdobycia szybkich terminów dostawy. To porównanie najlepiej świadczy o mierze dokonywanego wysiłku, dla którego przecież podstawą są: bieżąca praca liniowców polskich i widoki ich przewozów na najbliższą przyszłość.

Na liniach, obsługiwanych przez bandery obce w roku sprawozdawczym nie zaszły żadne większe zmiany. Na miejsce zlikwidowanej dawniej już linii szwedzko-norweskiej z Gdyni do Indyj Wschodnich (makler Bergtrans, poprzednio Bergenske Baltic Transports) uruchomiono statkami niemieckiej Hansa Linie kończącymi się na „-fels“ (makler Rothert & Kiłaczycki) 30-dniowe połączenie z portami Tuticorin, Rangoon, Chittagong, Madras i Tantesanturai. Nie wszystkie z tych statków jednak docierały, w braku wystarczającej ilości

ładunku do naszego portu i przyjmowały nasze przesyłki statkami korespondencyjnymi, z przeładunkiem.

Zanotować należy również porozumienie co do wspólnej linii polsko-amerykańskiej ku portom Gulfu pomiędzy Southern States Lines a G. A. L. ż. (makler Polska Agencja Morska), co doprowadziło do zwiększenia częstotliwości ruchu na tej wspólnej „bawełnianej" linii.

Szwedzka Johnson Line zgłosiła ku końcowi roku terminowe odjazdy na linii Gdynia — zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej via kanał Panamski przybył jednakże tylko jeden statek.

Linia Gdynia — Australia pozostawała martwa przez cały rok i dopiero po nowym roku nastąpił odjazd „Meriones" do portów australskich (Polska Agencja Morska).

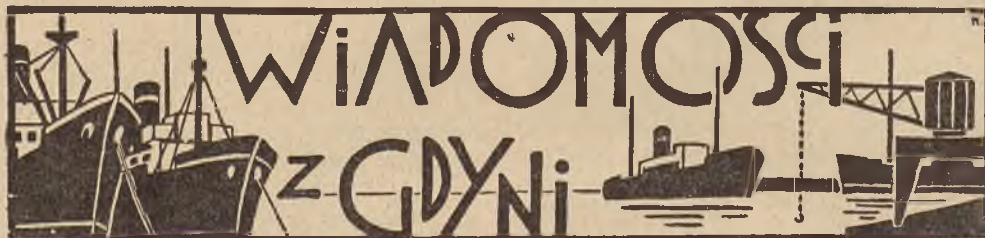
Linia Gdynia — Bristol ostatecznie została zlikwidowana (Bergtrans); statki jej zawijają natomiast po dawnemu do Gdańska. Odjazdy La Generale z Gdyni do portów Lewantu via Antwerpia zostały ostatecznie zwinięte (Rummel & Burton).

Natomiast włoska La Costiera ożywiła latem swe przewozy i rozszerzyła je na porty bałtyckie, przyjmując również ładunki pomiędzy Gdynią a Kłajpedą, Rygą, Tallinem, Helsinkami i Wiipuri; na zimę jednak tę gałąź bałtycką swego połączenia z Bałtykiem zwinęła, wobec czego Gdynia obecnie jest znów punktem końcowym linii. (Makler: Dominante Sp. z o. o.)

Z początkiem roku 1938 powstała nowa linia dwutygodniowa Gdynia — Oslo, przyjmująca ładunki również do innych portów wschodniej Norwegii (Makler T. Gugółka).

Tak zwana „Vore Line", — norweskie statki „Ellavore" i „Bravore", mimo niezgłoszenia stałych urzędowych terminów nadejścia (gdyż jest to linia wyłącznie importowa: Antwerpia i ewent. Bruksela — Gdynia), miała przyjazdy co najmniej 2 razy w miesiącu i tym samym ostatecznie policzona być może do stałych linij Gdyni.

Ubiegły rok, jako rok dobrej koniunktury w żegludze, był dla żeglugi liniowej Gdyni korzystny. *KLT.*



OBROTY ZAMORSKIE PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1937.

(Analiza szczegółowa)

W numerze Biuletynu z dnia 15 stycznia rb. podany został ogólny przegląd obrotów zamorskich portu w 1937 roku. Obecnie, podobnie jak w roku zeszłym, uważamy za wskazane, obroty te poddać analizie szczegółowej.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w wysokości *9.006.176,3 ton* przewyższających o 16,3% obroty zamorskie portu w 1936 roku (7.742.945,9 ton) złożył się *przywóz zamorski* w wysokości *1.718.003,7 ton* oraz *wywóz zamorski — 7.288.172,6 ton.* Zaznaczyć należy, że od 1934 r. średnie tempo wzrostu rocznych obrotów portu wahało się w granicach 3%—4%. Rok miniony dzięki swoim poważnym czterokrotnie wyższym wzrostem jest nie tylko rekordowym w dotychczasowej pracy portu, ale również nie notowanym przez żaden z większych portów Bałtyku. Wzrost ten obroty portu zawdzięczają nie tylko, jak za lat ubiegłych wzrostowi wywozu wytworów mineralnych, ale również wzmożonym obrotom importu zamorskiego, który w 1937 roku (1.718.003,7 ton) wykazuje poważny 28,6%-owy wzrost w porównaniu z importem zamorskim w 1936 roku (1.335.455,7 ton).

W ostatnich paru latach import zamorski w porcie gdyńskim wykazuje szczególne ożywienie. Ilustrację tego stanu daje następujące zestawienie:

Import zamorski (tony)

Rok	1937	—	1.718.003,7 ton	—	wzrost	28,6%
„	1936	—	1.335.455,7 „	—	„	20,1%
„	1935	—	1.111.844,3 „	—	„	12.1%
„	1934	—	991.545,- „	—	„	13,8%

Wzrost ogólnego importu zamorskiego w roku minionym spowodowany został przede wszystkim wzmożeniem importu w grupie metali i wyrobów z nich oraz wytworami pochodzenia mineralnego. Obie te grupy zawierają podstawowe surowce hutnicze oraz szeregu związanych z nimi przemysłów metalowych. Na pierwszym miejscu należy wymienić tu *złom żelazny.* W roku 1937 importowano go rekordową ilość *677.948 ton.* W porównaniu z 446.886 ton złomu, przywiezionego w 1936 r. stanowi to poważny ok. 51%-owy wzrost.

Zwiększył się również bardzo poważnie udział złomu żelaznego w imporcie zamorskim portu z 33% (1936 r.) na przeszło 39% (1937 r.) Jest to jeden z pierwszych artykułów importu zamorskiego w porcie gdyńskim, gdyż rozpoczęty już w 1928 r. a o wielkości tego importu może najdobitniej świadczy przeszło 100%-owy wzrost w okresie ostatnich dwóch lat. Trud-

ności na rynkach złomowych występowały nadal i w roku ubiegłym. Konieczność utrzymania nie tylko starych rynków nabycia, ale w ślad za wzrostem potrzeb hutnictwa krajowego zdobycia nowych zmuszało polskich importerów do przerzucenia swych poszukiwań na rynki zamorskie. Rezultatem tego było zwiększenie się krajów, z których w roku ubiegłym importowaliśmy złom żelazny z 20 (w 1936 r.) na 27 (w 1937 r.) Zmieniła się również lista najpoważniejszych dostawców złomu żelaznego. O ile w 1936 roku importowaliśmy najpoważniejsze ilości złomu żelaznego z takich krajów europejskich, jak: Belgii, Holandii, Francji, Anglii, Danii, Szwecji, to już w 1937 roku porządek ten zmienia się. Importujemy bowiem złom żelazny przede wszystkim ze Stanów Zjedn. Am. P., Holandii, Anglii, Danii, Belgii, a nawet z Marokka Fr., Francji, Kuby itp.

Drugim niezmiernie ważnym surowcem hutnictwa, odgrywającym równie doniosłą rolę w porcie gdyńskim są rudy. W roku minionym importowano ich przez port gdyński 168.489 ton, wykazując ok. 23%-owy wzrost w porównaniu z 1936 rokiem (136.817 ton). Jeżeli chodzi o podział ich, to importowano w 1937 roku (w nawiasie dane za 1936 r.): rud żelaznych — 80.912 t. (72.247 t.), rud manganowych — 13.999 t. (27.135 t.), rud cynkowych — 23.122 t. (2.668 t.), rud ołowianych — 1.666 t. (brak), rud chromowych — 5.401 t. (3.658 t.), oraz nieznanych bliżej rud różnych i wypałków pirytowych — 43.389 t. (30.108 t.) Najpoważniejszymi dostawcami tych rud były kraje: rudy żelazne — Szwecja, Norwegia, Marokko Hiszpańskie, Sierra Leonè, Francja, itd., rudy manganowe — Rosja sowiecka, rudy cynkowe — Stany Zjedn. Am. P., Meksyk, Anglia i Belgia, rudy ołowiane — Alger i Belgia, rudy chromowe — Niemcy, Belgia, Holandia i Unia Południ. Afr. oraz rudy różne i wypałki pirytowe — Holandia, Szwecja, Anglia, Z. S. R. R., Finlandia, Francja i Łotwa. Dominującym portem przeładunkowym dla rud importowanych jest nadal Gdańsk. W roku sprawozdawczym port gdański przeładował ich prawie że sześć razy tyle co port gdyński. Gros tych rud kieruje się nadal tranzytem przede wszystkim do Czechosłowacji.

Niewątpliwie duże znaczenie w imporcie towarów masowych w porcie gdyńskim mają surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforyty i żużle Thomasa. Obie te pozycje najściślej związane z poprawą rolnictwa wykazują wzrost importu, przy czym fosforyty o przeszło 14% (145.392 ton wobec 127.351 t. w 1936 r.), a żużle Thomasa o przeszło 68% (64.862 ton wobec 38.536 ton w 1936 r.) O ile ilość importowanych fosforytów (145.392 ton) jest rekordową w dotychczasowych obrotach, datujących się od 1928 r., to import żużli Thomasa (64.862 ton) daleko odbiega od najlepszych dotychczasowych wyników, osiągniętych w 1929 roku (134.203 ton). W grupie towarów masowych już od 1930 roku występują piryty. Ten podstawowy surowiec w przemyśle hutniczym i chemicznym (kwas siarkowy) w przeważnej mierze przeładowywany jest w porcie gdańskim.

W roku sprawozdawczym przez port gdyński importowano pirytów 29.306 ton, przy czym w porównaniu z 1936 rokiem (14.673 ton) jest to wzrost o ok. 99%. Mimo tak poważnego wzrostu import ten daleki jest od rekordowych wyników z 1934 roku (67.038 ton). Ubiegły rok przyniósł pewne zmiany w dostawcach tego surowca. W zamian Francji, z której głównie importowano w latach poprzednich w 1937 roku występują nowi dostawcy: Norwegia i Szwecja. Import z Hiszpanii wzrósł prawie że dwukrotnie.

Ogólny import zamorski tych pięciu towarów masowych (złom, rudy, piryty, fosforyty i żużle Thomasa) wyniósł w liczbach absolutnych w r. sprawozdawczym — 1.085.998 ton, wykazując poważny ok. 42%-owy wzrost w porównaniu z analogiczną grupą w 1936 r. (764.263 ton).

Celem lepszego odzwierciedlenia pracy obu portów p. o. c. dobrą ilustracją będzie liczba 1.239.961 ton analogicznych towarów masowych (plus nieznaczne ilości węgla kam. i bunkrowego) importowanych w porcie gdańskim w 1937 roku, co stanowi w porównaniu z 1936 rokiem (772.090 ton) wzrost o ok. 61%. Jeżeli chodzi o udział procentowy towarów masowych w ogólnym imporcie zamorskim, to w 1937 roku wyniósł on w porcie gdyńskim — 63,2%, w porcie gdańskim zaś — 81,8%.

Przechodząc z kolei do omawiania importu drobnicy mniejszej ilościowo, natomiast bardziej cennej dla pracy portu i żeglugi na pierwszym miejscu uwzględnić należy surowce włókiennicze. Spośród tej grupy najpoważniejszą rolę odgrywa bawełna surowa. W roku minionym uzyskano tu nowy rekord. Import bawełny surow. w 1937 r. wyniósł bowiem 93.013 t., wobec 91.761 t. w 1936 r. We wzroście tym partycypują niewątpliwie ładunki bawełny tranzytowej, przeznaczonej przede wszystkim dla Czechosłowacji. Poza bawełną surową wzrósł import odpadków bawełny (2.506 t. wobec 2.056 ton w 1936 roku), lnu i konopi z 200 ton (1936 r. na 394 ton w 1937 roku, pakuł, przędzy lnu, konopi, sizalu itp. ze 141 t. (1936 r.) na 310 ton w 1937 r., worków oraz szmat z 13.662 ton (1936 r.) na 16.019 ton w 1937 roku.

Podobnie jak i w ogólnym handlu zagranicznym R. P. zmniejsza się import wełny surowej. Po rekordowych rezultatach w 1936 roku (25.035 ton) rok sprawozdawczy przynosi poważny ok. 26%-owy spadek importu zamorskiego wełny w porcie gdyńskim (19.785 ton w 1937 r.) Spadek ten łączy się przyczynowo z akcją Rządu popierania produkcji krajowych surowców włókienniczych. Z akcją tą (popieranie wytwórczości worków lnianych)

łączy się również ok. 21%-owy spadek importu juty (12.569 ton wobec 15.810 ton w 1936 r.)

Również zmniejszył się import odpadków wełny z 1.105 ton (1936 r.) na 823 ton w 1937 r. Spośród półfabrykatów względnie fabrykatów włókienniczych zmniejszył się import przędzy wełnianej (305 ton wobec 468 ton w 1936 r.), tkanin (901 ton wobec 1.370 ton w 1936 r.) oraz przędzy bawełnianej i nici (2.077 ton wobec 2.210 ton).

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje nieznaczny 8%-owy wzrost importu zamorskiego (178.962 ton wobec 165.743 ton w 1936 roku).

Najpoważniejszą pozycję stanowią tu od szeregu lat nasiona oleiste. Po załamaniu się importu w roku 1936 rok sprawozdawczy przynosi ok. 21%-owy wzrost (50.814 ton wobec 41.776 ton w 1936 r.) Pomimo znacznej poprawy liczba ta odbiega jeszcze od ostatnich rekordowych wyników importu nasion oleistych w 1934 roku (81.798 ton).

Import owoców świeżych wykazuje poważny ok. 22%-owy wzrost (47.741 ton wobec 39.252 ton w 1936 roku). Po poważnym załamaniu się tego importu w 1936 roku wyniki 1937 roku różnią się jeszcze bardzo poważnie od najlepszych dotychczasowych rezultatów z 1935 roku (68.889 ton). W roku ubiegłym zmniejszył się przywóz zamorski: jabłek świeżych (5 ton wobec 621 ton w 1936 r.), winogron (51 ton wobec 161 ton), oraz bananów (2.019 ton wobec 2.232 ton w 1936 r.)

Bardzo poważnie zwiększył się natomiast przywóz pomarańcz i mandarynek (32.051 ton wobec 26.723 ton w 1936 roku) oraz cytryn (13.582 ton wobec 9.322 ton w 1936 r.) Hiszpania, jeden z najpoważniejszych dostawców pomarańcz na rynek polski w latach ubiegłych, na skutek trwającej nadal wojny domowej, musiała bardzo poważnie ograniczyć swój eksport. W roku ubiegłym miejsce jej, jako największego dostawcy pomarańcz na rynek polski zajęła Palestyna. Coraz częściej występuje tu również jako kraj pośredniczący w imporcie tych owoców Dania. W imporcie cytryn w roku minionym najdonioślejszą rolę odgrywały Włochy.

Import orzechów i migdałów wykazał poważny ok. 79%-owy wzrost (1426 ton wobec 796 ton w 1936 r.) podobnie jak i konserw owocowych (155 ton wobec 77 ton w 1936 r.) Z innych produktów kolonialnych zwiększył się import herbaty (1.454 ton wobec 1.388 ton w 1936 r.) i korzeni (1.285 ton wobec 1.199 ton w 1936 r.) Jedynym prawie dostawcą herbaty jest Anglia, korzeni zaś Holandia.

Zwiększa się również import roślin i materiałów roślinnych (1.019 t. wobec 908 ton w 1936 r.)

Odgrywająca ważką rolę w przemyśle włókienniczym i chemicznym żywica, wykazuje ok. 30%-owy wzrost importu (7.474 ton wobec 5.730 t. w 1936 r.)

Spośród wytworów pochodzenia rolniczego zmniejszył się przywóz nasion różnych o 938 ton (575 t. wobec 1.513 ton w 1936 r.), owoców suszonych (5.685 ton wobec 5.889 ton w 1936 r.) oraz ryżu surowego o ok. 5% (46.773 ton wobec 49.828 ton w 1936 r.) Na podkreślenie zasługuje spadek importu ryżu, artykułu związanego z portem gdyńskim już od 1927 r. (powstanie „Łuszczarni Ryżu“), który po rekordowych wynikach w 1931 roku (75.286 t.) i nieznacznych wahaniach in plus w poszczególnych latach wykazuje stałą tendencję spadku.

Z innych artykułów kolonialnych podobnie jak w Handlu Zagranicznym R. P. zmniejsza się przywóz kawy (4.136 t. wobec 6.634 t. w 1936 r.) oraz kakao (5.853 t. wobec 6.417 t. w 1936 r.), *wykazujące zresztą poważny ok. 50%-owy wzrost wartości.*

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego najpoważniejszą pozycję stanowią śledzie świeże i solone. Od początku swego powstania t. j. od 1931 r. import ten jest na najlepszej drodze rozwoju. W roku 1937 importowano śledzi świeżych — 10.702 t. (7.720 t. w 1936 r.) oraz śledzi solonych — 38.269 t. (33.964 t. w 1936 r.) Import ten w porównaniu z 1936 r. wykazuje poważny ok. 18%-owy wzrost. Rezultaty te są wynikiem nie tylko odpowiednich wyposażeń technicznych portu gdyńskiego (np. chłodnie) ale i doskonale rozwijających się własnych połowów dalekomorskich.

Zwiększył się również import jelit (1.214 t. wobec 929 t. w 1936 r.) oraz albuminy, żółtka, kazeiny itp. (465 t. wobec 445 t. w 1936 r.)

Spośród pozycyj drobnicowych pochodzena mineralnego wzrasta import azbestu, materiałów szlifierskich, magnezytu i smoły. Zmniejsza się natomiast przywóz olei (2.132 t. wobec 2.181 t.), smarów (473 t. wobec 832 t. w 1936 r.) i asfaltu (2.349 t. wobec 3.728 t. w 1936 r.)

Cała grupa wosków oraz tłuszczów i olejów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego wykazuje bardzo nieznaczny wzrost. Ten aczkolwiek nieznaczny wzrost grupy zawdzięczać należy wyłącznie pozycji tranu (5.705 t. wobec 3.187 t. w 1936 r.) oraz wosku. Zmniejszył się natomiast w stopniu bardzo poważnym import tłuszczów i olejów roślinnych (3.931 t. wobec 5.283 t. w 1936 r.) oraz w nieco mniejszym stopniu tłuszczów i olejów zwierzęcych (12.923 t. wobec 14.000 t. w 1936 r.) Po rekordowych wynikach w 1936 r. importu tłuszczów roślinnych (5.282 t.) oraz zwierzęcych (14.000 t.), pozycje te nie mają przed sobą widoków większego wzrostu.

Z całej grupy przetworów spożywczych i tytoniu, wykazującej stosunkowo poważny wzrost najlepsze rezultaty daje import tytoniu, zwiększając się o ok. 59% (3.830 t. wobec 2.415 t. w 1936 r.) oraz napojów alkoholowych i innych (1.290 t. wobec 1.094 t. w 1936 r.) W

roku sprawozdawczym wzrasta również import ryb wędzonych, suszonych oraz konserw rybnych.

Spośród przetworów chemicznych wzrasta przede wszystkim import siarki (5.367 t. wobec 4.602 t. w 1936 r.) oraz farb (1.014 t. wobec 461 t. w 1936 r.) Na zniżkowym poziomie kształtuje się natomiast przywóz przetworów chemicznych (2.840 t. wobec 3.307 t. w 1936 r.) i garbników (13.027 t. wobec 18.943 t. w 1936 r.) W roku minionym ustał zupełnie import tranzytowy w przeważnej mierze soli potasowej.

Podobnie, jak garbników załamał się w roku sprawozdawczym import skór, wykazując spadek o ok. 9% (27.625 t. wobec 30.596 t. w 1936 r.) Import obu tych surowców rozpoczął się w porcie gdyńskim już w 1930 roku, osiągając najlepsze swoje rezultaty dla skór w 1934 r. (30.782 t.) oraz dla garbników w 1936 r. (18.943 t.) Na dalszy rozwój importu tych surowców, a zwłaszcza skór wpłynie uznanie Gdyni, jako portu arbitrażowego dla skór.

Import kauczuku w roku minionym wykazuje poważny ok. 21%-owy wzrost (6.834 t. wobec 5.610 t. w 1934 r.) Import ten, powstały w 1931 r., osiągający największe swoje natężenie w 1934 r. (7.977 t., odznacza się ostatnio stałymi wahaniami in plus względnie in minus.

Bardzo poważny natomiast, gdyż przeszło 100%-owy wzrost importu wykazują wyroby gumowe (2.177 t. wobec 1.020 t. w 1936 r.)

Import papieru i makulatury znowu osiąga swoje rekordowe wyniki, wykazując nader poważny ok. 40%-owy wzrost (20.974 t. wobec 14.969 t. w 1936 r.), podobnie zresztą, jak i celulozy (11.429 t. wobec 8.133 t. w 1936 r.) Oba te artykuły odgrywają od szeregu lat poważną rolę w tranzycie morskim portu gdyńskiego. Gros makulatury i celulozy w roku ubiegłym importowane było ze Szwecji. Jeżeli chodzi o porównanie ilości importowanej makulatury i papieru, to stosunek ten wyraża się jak 5 (makulatura) i 1 (papier). W roku 1937 importowano np. makulatury — 17.797 t., papieru zaś — 3.175 t. Import papy i tektury wykazuje nieznaczny spadek (400 t. wobec 425 t. w 1936 r.)

Cała grupa metali wykazuje poważny wzrost importu. Tak np. zwiększył się przywóz metali różnych t. j. ołowiu, aluminium, hideminium, niklu itp. o przeszło 50% (3.327 t. wobec 2.224 t. w 1936 r.), żelaza surowego o ok. 84% (8.831 t. wobec 4.759 t. w 1936 r.) Z innych niemniej cennych metali zwiększył się przywóz miedzi o przeszło 45% (18.721 t. wobec 12.885 t. w 1936 r.), cyny o ok. 15% (1.799 t. wobec 1.554 t. w 1936 r.), oraz cynku o ok. 49% (424 t. wobec 275 t. w 1936 r.)

Zmniejszył się natomiast przywóz wyrobów żelaznych i metalowych (3.144 t. wobec 3.922 t. w 1936 r.), maszyn, aparatów i części (3.035 t. wobec 4.940 t. w 1936 r.)

Dobrze się nadal rozwija, świadcząc o postępach motoryzacji w głębi kraju, import samochodów, motocykli oraz ich części (5.292 t. wobec 1.462 t. w 1936 r.)

Reasumując ten przegląd importu drobnicy w 1937 roku, wyrażający się liczbą 632.006 ton wobec 571.193 ton w 1936 roku, należy podkreślić jego ok. 11%-owy wzrost. Udział drobnicy w ogólnym imporcie zamorskim w porcie gdyńskim *zmniejszył się* z 42,8% (1936 r.) na 36,8% (1937 r.) Źródła tego szukać należy w poważnym tempie wzrostu importu surowców masowych.

Kształtowanie się importu zamorskiego w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie.

IMPORT (tony)

	Rok 1937	*Rok 1936*
Nasiona różne	575	1.513
nasiona oleiste	50.814	41.776
ryż surowy	46.773	49.828
owoce świeże	47.741	39.252
owoce suszone	5.685	5.889
konserwy owocowe	155	77
orzechy i migdały	1.426	796
kawa	4.136	6.634
herbata	1.454	1.388
kakao	5.853	6.417
rośliny i mater. roślinne	1.019	908
korzenie	1.285	1.199
żywica	7.474	5.730
śledzie świeże	10.702	7.720
śledzie solone	38.269	33.964
rudy różne i wypałki pirytowe	168.489	136.817
piryty	29.306	14.673
oleje	2.132	2.181
smoła i smary	524	860
asfalt	2.349	3.728
tłuszcze i oleje roślinne	3.951	5.283
tłuszcze zwierzęce surowe	12.923	14.000
tran	5.705	3.187
napoje alkoholowe i inne	1.290	1.094
tytoń	3.830	2.415
siarka	5.367	4.602
przetwory chemiczne	2.840	3.307
farby	1.014	461
garbniki	13.027	18.943
fosforyty	145.392	127.351
żużle Thomasa	64.862	38.536
sól potasowa	—	3.071
skóry	27.625	30.596
wełna	19.785	25.035
odpadki wełniane	824	1.005
przędza wełniana	306	467
bawełna	93.013	91.761
odpadki bawełny	2.506	2.056
przędza bawełniana	2.079	2.210
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	828	915
juta	12.569	15.810
szmaty	16.020	13.661
kauczuk	6.834	5.610

wyroby gumowe	2.177	1.020
papier i makulatura	20.974	14.969
papa i tektura	400	425
celuloza	11.429	8.153
żelazo surowe	8.831	4.759
metale różne	3.327	2.224
złom żelazny	677.948	446.886
miedź	18.721	12.885
cyna	1.799	1.554
cynk	424	275
wyroby żelazne i metalowe	3.144	5.922
maszyny, aparaty i części	6.195	6.259
części wagonów i lokom.	3.035	4.940
samochody, motocykle i części	5.292	1.462
różne	85.557	50.997
Razem	1.718.004	1.335.456

Wywóz zamorski w roku sprawozdawczym (7.288.172,6 t.) wykazuje 13,7%-owy wzrost w porównaniu z 1936 r. (6.407.490,2 t.) Podobnie jak w dziedzinie importu rok sprawozdawczy przynosi bardzo poważne, gdyż ok. 4-krotne wzmożenie się tempa wywozu. O ile w latach 1935—1936 średnie tempo wzrostu wywozu wahało się w granicach 1%—3%, to rok 1937 wnosi tu gruntowną zmianę, co ilustruje zestawienie:

Eksport zamorski (tony)

Rok	1937 —	7.288.172,6	ton —	wzrost	13,7%
„	1936 —	6.407.490.2	„ —	„	0.7%
„	1935 —	6.362.599,5	„ —	„	2,6%
„	1934 —	6.200.367,9	„ —	„	17,8%

Od szeregu lat dominującym czynnikiem eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim są towary masowe: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks oraz drzewo (tarcica i kopalniaki).

Po załamaniu się eksportu węgla w 1936 roku rok sprawozdawczy przynosi rekordowe wyniki. Eksportowano węgla kamiennego przez port gdyński w roku ubiegłym 5.560.207 ton, wykazując poważny 13,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z eksportem w 1936 roku (4.905.613 ton). Nawet w stosunku do najlepszych dotychczas wyników w 1934 roku (5.160.169 ton) stanowi to wzrost o 400.038 ton. Duży wpływ na wzmożenie się tego eksportu wywarło zawarcie w roku ubiegłym porozumienia węglowego polsko - angielskiego — no i pewne przegrupowanie, jakie zaszły na rynkach odbiorczych. Tak np. eksport węgla do Belgii wzmógł się o ok. 50%, do Łotwy — o ok. 100%. Poza tym zwiększyły się wysyłki węgla: do Algeru, Danii, Egiptu, Estonii, Finlandii. Francji. Holandii, Norwegii, Portugalii i Senegalu Fr. Zjawili się nowi odbiorcy, jak Indie Holenderskie Wsch. oraz Turcja. Zmniejszyły się natomiast wysyłki węgla do Gibraltaru, Grecji, Jugosławii, Syrii, Szwajcarii, Szwecji, Tunisu i Włoch. Ustał eksport węgla do Islandii, Rumunii i Wenezueli. Niewątpliwie duże znaczenie w przegrupowaniach tych miała tocząca się wojna domowa w Hiszpanii i wypływające stąd częstokroć poważne utrudnienia w żegludze śródziemnomorskiej.

Analogicznie do wzrostu ilości statków zawijających do portu gdyńskiego zwiększa się też stale ilość statków bunkrujących. Stąd poważny przeszło 52%-owy wzrost eksportu węgla bunkrowego (611.582 ton wobec 401.573 ton w 1936 r.) Dużą rolę we wzroście eksportu tego artykułu odegra zapewne statek „pływająca stacja bunkrowa“ f. „Polskarob“. uruchomiona w końcu 1937 roku.

Eksport koksu po rekordowych wynikach w 1936 r. w roku sprawozdawczym załamał się, wykazując nieznaczny 0,6%-owy spadek wywozu (234.646 t. wobec 236.182 t. w 1936 r.) Pomimo spadku wzgl. zaniku eksportu koksu do takich krajów, jak: Argentyna, Grecja, Holandia, Islandia, Jugosławia, Portugalia, Syria i Tunis, podkreślić należy wzmożenie się wywozu do: Finlandii, Szwecji i Włoch oraz ukazanie się nowego odbiorcy Australii.

Najpoważniejsza pozycja w eksporcie grupy drzewa tarcica uległa w roku sprawozdawczym poważnemu załamaniu się, wykazując poważny ok. 44%-owy spadek wywozu (149.243 t. wobec 265.629 t. w 1936 r.) co jest tym bardziej znamienne, że w Gdańsku eksport wzrósł poważnie.

Dobra koniunktura w górnictwie angielskim wywarła poważny wpływ na ok. 4-krotny wzrost wywozu kopalniaków w porcie gdyńskim. W 1937 roku wywieziono ich 70.966 ton wobec 18.957 ton w 1936 r.

Eksport tych pięciu towarów masowych (węgiel kamienny, bunkrowy, koks, kopalniaki i tarcica w 1937 roku wyniósł 90,9% ogólnego eksportu zamorskiego portu. Udział tej grupy towarów pozostaje bez zmian od 1936 r. stanowiąc prawie że 91% ogólnego eksportu, towary te wywierają naturalnie decydujący wpływ na cały eksport zamorski.

W liczbach absolutnych eksport towarów masowych wyniósł w 1937 roku 6.626.643 ton wobec 5.827.954 ton w 1936 roku, wykazując 13,7%-owy wzrost, a więc taki sam jak i ogólnego eksportu zamorskiego.

Kształtowanie się eksportu zamorskiego w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1937	*Rok 1936*
Zboże	92	543
strączkowe	765	946
mąka ryżowa	4.857	4.404
mąka	285	550
mąka pastewna	507	3.596
ryż wyłuszczony	1.039	4.119
słód	20.757	27.460
owoce świeże	650	857
kons. owocowe	30	51
nasiona i rośliny	3.516	7.105
szynki i inne peklowane	5.198	1.097
bekony	19.982	18.720

drób i ptactwo bite	1.212	1.863
jaja	20.020	22.765
masło	6.549	11.369
cement	11.603	13.330
sól kuch. i przemysł.	2.974	1.730
węgiel kamienny	5.560.207	4.905.613
węgiel bunkrowy	611.582	401.573
koks	234.646	236.182
oleje i parafina	235	120
tłuszcze zwierzęce	2.993	6.143
przetwory mięsne	23.758	15.874
cukier	45.494	62.161
napoje alkoholowe	160	88
spirytus	6	97
makuchy	10.026	16.643
melasa	4.572	5.410
otręby	1	2.237
wytłoki buraczane	2.818	4.827
soda	4	2.142
salmiak	857	554
karbid	1.568	2.755
farby	147	81
mączka kostna	2.543	1.908
biel cynkowa	6.035	4.423
sól potasowa	8.265	4.099
saletra	110	5.537
siarczan amonu	46.653	17.008
skóry	2.369	994
tkaniny	7.130	7.646
bawełna i odpadki	4.669	2.710
bale i słupy, kopalniaki	70.966	18.957
drzewo tarte	149.243	265.629
wyroby z drzewa	7.358	6.725
klepki	775	945
dykty i forniery	16.962	15.372
meble gięte	5.406	4.986
wyroby koszykarskie	926	1.046
papier	5.256	7.612
papa i tektura	3.173	2.495
celuloza	4.223	11.948
żelazo surowe	8.325	7.212
żelazo handlowe	85.063	94.197
metale różne	1.953	734
wyroby żelazne i metal.	26.252	19.167
szyny kolejowe	45.726	8.562
rury żeliwne i żelazne	34.736	25.962
cynk	18.217	13.654
blacha cynkowa	5.125	6.277
różne	121.604	71.682
Razem	7.288.173	6.407.490

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje stosunkowo poważny spadek wywozu. Jedną z nielicznych pozycyj wzrastających jest mąka ryżowa. Eksport jej wzmógł się z 4.404 ton (1936 r.) na 4.857 ton (1937 r.) Zmniejszył się natomiast wywóz zboża eksportowanego i tak w niewielkich ilościach (92 t. wobec 543 t. w 1936 r.), strączkowych (765 t. wobec 946 t. w 1936 r.), mąki wszelkiej (285 t. wobec 550 t. w 1936 r.), bardzo poważnie mąki pastewnej (507 t. wobec 3.596 t. w 1936 r.), ryżu wyłuszczonego (1.039 t. wobec 4.119 t. w 1936 r.), słodu (20.757 t. wobec 27.460 t. w 1936 r.), owoców świeżych (650 t. wobec 857 t. w 1936 r.), konserw owocowych (30 t. wobec 51 w 1936 r.), nasion i roślin (3.516 ton wobec 7.103 ton w 1936 r.) oraz ziemniaków (9.084 t. wobec 14.321 t. w 1936 r.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy spadek eksportu słodu do najpoważniejszego odbiorcy, Stanów Zjedn. Am. P. Poważny spadek reeksportu ryżu wyłuszczonego łączy się z zanikiem eksportu tego artykułu do Rosji Sowieckiej. Bardzo poważny spadek eksportu ziemniaków do Anglii musiał wpłynąć również na ogólny eksport tego artykułu.

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego zwraca uwagę poważny ok. 5-krotny wzrost wywozu szynek i innych peklowanych (5.198 t. wobec 1.097 ton w 1937 r.) Wzrost ten zawdzięczać należy dwom najpoważniejszym odbiorcom zagranicznym: Stanom Zjedn. Am. P. i Anglii. Równie niezłe rezultaty daje eksport bekonów, wykazując nieznaczny 0,6%-owy wzrost wywozu (19.982 t. wobec 18.720 t. w 1936 r.) Rezultaty te jednakże bardzo poważnie odbiegają od ostatnich rekordowych wyników wywozu bekonów w 1932 r. (51.878 ton). Zjawisko to łączy się z poważną konkurencją na rynku angielskim bekonów duńskich, a nawet ostatnio estońskich i łotewskich.

Analogiczne wpływy działają również i na eksport szeregu innych produktów hodowlanych. Po ostatnich rekordowych wynikach w 1936 r. (1.863 t.) zmniejszył się bardzo poważnie w roku sprawozdawczym eksport drobiu i ptactwa bitego 1.212 t.)

Podobnym wahaniom in minus ulega również eksport jaj (20.020 t. wobec rekordowych 22.765 ton w 1936 r.) i masła (6.549 ton wobec 11.369 ton w 1936 r.) Najpoważniejszym odbiorcą obu tych artykułów jest nadal Anglia.

W roku sprawozdawczym zmniejszył się również bardzo poważnie eksport słoniny, smalcu itp. tłuszczów zwierzęcych (2.993 t. wobec 6.143 ton w 1936 r.), kierowanych również w przeważnej mierze na rynek angielski.

Doskonale natomiast rozwija się eksport przetworów mięsnych (konserw), wykazując poważny ok. 50%-owy wzrost (23.758 ton wobec 15.874 ton w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami są tu Stany Zjednoczone Am. P. i Anglia.

Równie doskonałe rezultaty daje eksport przetworów warzywnych, wykazując przeszło dwukrotny wzrost wywozu (4.072 ton wobec 1.992 ton w 1936 r.)

Niemal że wszystkie pozostałe pozycje z grupy przetworów spożywczych wykazują spadek.

Do najpoważniejszych na terenie portu gdyńskiego należy niewątpliwie cukier. Po najlepszych rezultatach eksportu, osiągniętych w 1931 r. (115.529 t.) cukier wykazuje stałą tendencję spadku. W roku sprawozdawczym spadek wywozu cukru wyniósł ok. 26% (45.494 ton wobec 62.161 ton w 1936 r.) Spadek ten

łączy się przyczynowo ze wzrostem konsumcji w kraju i dążnościami do zmniejszania deficytowego wywozu.

Poważny spadek wywozu makuchów (10.026 ton wobec 16.643 ton w 1936 r.) łączy się ze zmniejszeniem wysyłek do Danii.

Eksport melasy, kierowany jedynie do Stanów Zjednoczonych Am. P. zmniejszył się stosunkowo nieznacznie (4.572 t. wobec 5.410 t. w 1936 r.

Podobnie rzecz się ma z otrębami, których eksport w roku sprawozdawczym niemal że ustał (0,4 t. wobec 2.237 t. w 1936 r.)

Analogiczny artykuł, jak melasa, wytłoki buraczane wykazują poważny ok. 50%-owy spadek wywozu (2.818 t. wobec 4.827 ton w 1936 roku).

Spośród towarów drobnicowych pochodzenia mineralnego zwraca uwagę poważny ok. 73%-owy wzrost wywozu soli kuchennej i przemysłowej (2.974 t. wobec 1.730 t. w 1936 roku), kierowanej w przeważnej mierze do Szwecji i Holandii.

Zmniejszył się natomiast wywóz cementu o ok. 13% (11.603 t. wobec 13.330 t. w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami cementu w roku 1937 były: Norwegia, Islandia, Unia Połud. Afr. oraz Brazylia.

Z przetworów chemicznych od szeregu lat w porcie gdyńskim najdonioślejszą rolę odgrywa siarczan amonu, kierowany przede wszystkim do krajów Dalekiego Wschodu: Japonii i Chin. Rok sprawozdawczy w eksporcie siarczanu amonu przynosi poważny ok. 3-krotny wzrost (46.653 t. wobec 17.008 t. w 1936 r.) niewiele się różniący od ostatnich rekordowych rezultatów wywozu w 1932 r. (47.870 t.)

Po siarczanie amonu poważną pozycję eksportu stanowi sól potasowa, pochodzenia w przeważnej mierze tranzytowego. W roku minionym eksport soli potasowej wzmógł się o przeszło 100% (8.265 ton wobec 4.099 ton w 1936 r.)

Eksport bieli cynkowej datuje się już od 1931 r. W roku sprawozdawczym osiąga on rekordowe wyniki (6.035 t.), wykazując około 50%-owy wzrost w porównaniu z 1936 r. (4.423 t.) Wśród licznego szeregu odbiorców bieli cynkowej do najpoważniejszych zalicza się: Brazylia, Szwecja, Argentyna, Indie Bryt., Indie Hol. Wsch., Holandia i Finlandia.

Zwiększa się również eksport salmiaku (837 t. wobec 554 t. w 1936 r.), eksport farb (147 t. wobec 81 t. w 1936 r.) oraz mączki kostnej (2.543 t. wobec 1.908 t. w 1936 r.)

Dość późno rozpoczęty eksport sody (w 1933 r.) w roku sprawozdawczym ulega poważnemu zahamowaniu (4 t. wobec 2.142 t. w 1936 r.) Po rekordowych rezultatach w 1936 roku (2.735 t.) zmniejszył się również bardzo poważnie eksport karbidu (1.568 t.)

Bardzo nikłe wyniki daje również eksport saletry, wykazując w roku sprawozdawczym poważny spadek (110 t. wobec 5.537 t. w 1936 roku).

Podkreślić natomiast należy ukazanie się nowego reeksportu w porcie gdyńskim. Artykułem tym są garbniki. Rok sprawozdawczy przynosi tu ok. 50%-owy wzrost tego reeksportu, kierowanego w przeważnej mierze do Łotwy, Litwy i Finlandii.

Dobrze rozwija się również eksport skór (2.369 ton wobec 994 ton w 1936 r.)

Eksport tkanin uległ nieznacznemu załamaniu (7.130 t. wobec 7. 646 t. w 1936 r.) Jest to jeden z nielicznych artykułów naszego eksportu, zasięgiem swoim obejmujący niemal wszystkie części świata.

Do takich artykułów należą również meble gięte oraz dykty i forniery. Rok sprawozdawczy przynosi dla obu tych pozycyj nowe rekordowe osiągnięcia.

Eksport mebli giętych wykazuje 8,4%-owy wzrost (5.406 t. wobec 4.986 t. w 1936 r.), podczas gdy eksport dykt i fornierów—10,3%-owy wzrost (16.962 t. wobec 15.372 t. w 1936 r.) Eksport ten, datujący się od 1931 r. obejmuje obecnie ok. 66 krajów przeznaczenia.

Zwiększa się również eksport różnych wyrobów z drzewa (pozycja ta obejmuje wszelkie wyroby z drzewa oprócz oddzielnie wymienionych) z 6.725 t. (1936 r.) na 7.358 t. (1937 r.)

Spośród tej grupy drzewa i jego wyrobów zmniejszył się jedynie wywóz klepek (775 t. wobec 945 t. w 1936 r.) oraz wyrobów koszykarskich z 1.046 t. (1936 r.) na 926 t. (1937 r.)

Rok sprawozdawczy wnosi również załamanie się wywozu artykułów reeksportu w porcie gdyńskim. Takimi są od szeregu lat papier i celuloza. Eksport papieru zmniejszył się z 7.612 t. (1936 r.) na 5.256 t. (1937 r.), wykazując stałą tendencję spadku od najlepszych rezultatów w 1934 r. (11.905 t.) Eksport celulozy natomiast wykazuje jeszcze większy ok. 65% spadek (4.223 t. wobec 11.948 t. w 1936 r.)

Spośród metali i wyrobów z nich nieznaczny ok. 15%-owy wzrost wykazuje żelazo surowe (8.325 t. wobec 7.212 t. w 1936 r.)

Pozycja metali różnych zwiększa się przeszło dwukrotnie (1933 t. wobec 734 t. w 1936 r.)

Eksport szyn kolejowych wykazuje przeszło pięciokrotny wzrost (43.726 ton wobec 8.562 t. w 1936 r.), nie osiągając jednak najlepszych swoich rezultatów w 1934 r. (47.721 t.) Eksport ten kierowany był w 1937 roku do Chin, Brazylii, Rosji Sowieckiej i Iranu.

Dobrze rozwija się również eksport rur żeliwnych, żelaznych i stalowych, wykazując ok. 34%-owy wzrost (34.736 t. wobec 25.962 t. w 1936 r.) Rury te podobnie jak za lat ubiegłych eksportowane są w przeważnej mierze do Birmy, Indyj Bryt., Szwecji, Norwegii, Finlandii oraz Argentyny.

Rekordowe wyniki osiąga w roku sprawozdawczym również eksport cynku, wykazując przeszło 33%-owy wzrost (18.217 t. wobec 13.654 t. w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami naszego cynku są takie kraje, jak: Anglia, Szwecja, Japonia, Stany Zjedn. Am. P. oraz Indie Bryt.

Po doskonałych wynikach w 1936 roku załamał się w roku sprawozdawczym eksport jednej z najpoważniejszych pozycyj spośród metali t. j. żelaza handlowego, wykazując nieznaczny ok. 7%-owy spadek wywozu (85.063 t. wobec 91.197 t. w 1936 r.), spowodowany przede wszystkim zmniejszeniem się wysyłek do Argentyny. W przeciwieństwie do wzrostu cynku zmniejsza się wywóz blachy cynkowej, wykazując ok. 18%-owy spadek (5.125 t. wobec 6.277 t. w 1936 r.) Blachę cynkową eksportujemy nadal w przeważnej mierze do Japonii.

W wyniku tego przeglądu należałoby stwierdzić, iż eksport towarów drobnicowych odgrywa dotychczas nikłą rolę w porcie gdyńskim, stanowiąc zaledwie 9,1% ogólnego wywozu zamorskiego portu. Stan ten nie uległ żadnej zmianie od 1936 roku. W liczbach absolutnych eksport towarów drobnicowych w porcie gdyńskim w 1937 roku wyniósł 661.530 ton, wykazując nieznaczny 14,1%-owy wzrost wywozu w porównaniu z 1936 rokiem (579.536 t.) Przy czym tempo wzrostu wywozu towarów drobnicowych jest zaledwie o 0,4% większe, aniżeli tempo wzrostu towarów masowych.

Z. T.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W R. 1937.

Ruch budowlany w Gdyni w roku 1937 oceniać należy z dwojakiego punktu widzenia. Pod względem budynków zakończonych rok 1937 przyniósł nowy rekord; pod względem zaś budowli rozpoczętych w roku 1937 nastąpił spadek intensywności budowania.

W okresie kilku ostatnich lat budownictwo w Gdyni przedstawia się następująco (źródło — Biuro Statystyczne Komisariatu Rządu w Gdyni oraz Rocznik Statystyczny Gdyni 1936—1937):

Tablica 1.

Ruch budowlany w Gdyni

Rok	Liczba budynków	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł
	budynki rozpoczęte		
1932	166	176	6,767
1933	337	259	7,046
1934	318	376	10,114
1935	662	818	26,974
1936	474	452	12,161
1937	281	282	8,030
	budynki zakończone		
1932	132	227	11,250
1933	154	87	2,634
1934	228	189	5,263
1935	443	327	9,253
1936	442	591	10,584
1937	259	411	13,135

Z tablicy 1 zaobserwować możemy dalszy spadek zarówno liczby, kubatury i kosztów budowy budynków rozpoczętych. W stosunku do roku 1936 kapitał zainwestowany w budynkach rozpoczętych zmalał z 12 na 8 milionów złotych, tj. o 33%. Zahamowanie ruchu budowlanego tłumaczyć należy w bardzo znacznym stopniu zmniejszeniem się kwoty kredytów budowlanych z Państwowego Funduszu Budowlanego, rozprowadzanych przez Komitet Rozbudowy miasta Gdyni.

Jeżeli weźmiemy natomiast budynki zakończone, stwierdzimy, że kapitał zainwestowany w budownictwie podniósł się z 10,6 na 13,1 milionów złotych, tj. o 24% w stosunku do roku 1936.

Mimo pewnego spadku w odniesieniu do budynków rozpoczętych w roku 1937, ruch budowlany na terenie Gdyni stanowi bardzo poważną atrakcję gospodarczą i z tego względu warto więc zapoznać się z nim bardziej szczegółowo.

Do rozpatrzenia zagadnienia podejdziemy z różnych kierunków; wyodrębnimy budynki rozpoczęte i zakończone, mieszkalne i przemysłowe, stałe i prowizoryczne, murowane drewniane, przy czym uwzględnimy liczbę budynków, ich kubaturę, koszt budowy, liczbę mieszkań, izb mieszkalnych, izb niemieszkalnych, wreszcie miejsce położenia budynku, określone granicami dzielnic wielkiej Gdyni.

Budynki rozpoczęte (w zestawieniu ogólnym) przedstawia tablica 2.

Tablica 2.

Budynki rozpoczęte w roku 1937.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	Liczba	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł	Liczba	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł
Ogółem . . .	**251**	**266**	**7.720**	**30**	**16**	**310**
stałe	**101**	**233**	**7.138**	**22**	**15**	**284**
murowane	100	230	7,083	22	15	284
drewniane	1	3	55	—	—	—
prowizoryczne	**150**	**33**	**582**	**8**	**1**	**26**
murowane	73	16	281	5	1	22
drewniane	77	17	301	3	0*	4

Uwaga: Zero — 0 oznacza że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, a więc np. w danym wypadku kubatura nie osiąga 0,5 tys. m³.

Porównując dane zawarte w tablicy 2 z danymi za rok 1936 widzimy znaczne zmniejszenie się liczby powstających budynków prowizorycznych. Stosunek kubatury budynków mieszkalnych prowizorycznych do kubatury budynków mieszkalnych ogółem wynosi 12%, a koszt budowy zaledwie niecałe 8%.

Przeciętna wielkość budynku stałego, wyrażona jego kubaturą, dla całej Gdyni wynosi 2.303 m³, zaś w dzielnicach: Śródmieście — 4.736 m³, Grabówek — 4.417 m³, Działki Leśne — 2.236 m³, pozostałe dzielnice w granicach od 1.000 do 2.000 m³, za wyjątkiem Witomina i Demptowa, gdzie średnia wielkość bu-

dynku jest mniejsza od 1.000 m^3. Przeciętna kubatura budynków prowizorycznych utrzymuje się w pobliżu 200 m^3 dla całej Gdyni.

Inną, bardziej efektywną miarą budynków jest liczba mieszkań i izb mieszkalnych w budynku. W Śródmieściu przeciętna liczba mieszkań w budynku stałym wynosi 11, izb mieszkalnych 37. W innych dzielnicach liczby te są mniejsze, a mianowicie: Kamienna Góra — 7 mieszkań, 18 izb; Działki Leśne — 6 mieszkań, 18 izb; Redłowo — 4 mieszkania, 13 izb; Mały Kack — 4 mieszkania, 11 izb; Orłowo — 6 mieszkań, 11 izb; Grabówek — 15 mieszkań, 35 izb; Oksywie — 5 mieszkań, 13 izb; Chylonia — 5 mieszkań, 13 izb. Dla całej Gdyni budynek stały przeciętnie ma 6 mieszkań, 19 izb.

W budynkach prowizorycznych dla całej Gdyni przeciętna liczba mieszkań wynosi 2, izb 4.

Interesująco wygląda statystyka mieszkań według liczby izb. W budynkach stałych:

Ogółem mieszkań	660
w tym	
1-izbowych	88
2- „	215
3- „	175
4- „	113
5- „	43
6- „	23
7 i więcej	3

W budynkach prowizorycznych:

Ogółem mieszkań	274
w tym	
1-izbowych	3
2- „	221
3- „	45
4 i więcej	5

Przejdźmy do drugiej części zagadnienia — do budynków zakończonych w roku 1937. Liczby ogólne zawarte są w tablicy 1, stan zaś budynków zakończonych z różnymi podziałami przedstawia tablica 3.

Tablica 3.

Budynki zakończone w roku 1937.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	Liczba	kubatura w 1000 m^3	koszt budowy w 1000 zł	Liczba	kubatura w 1000 m^3	koszt budowy w 1000 zł
Ogółem . . .	**241**	**397**	**12,783**	**18**	**14**	**352**
stałe	**169**	**382**	**12.539**	**13**	**12**	**311**
murowane	167	381	12.525	12	8	265
drewniane	2	1	14	1	4	46
prowizoryczne	**72**	**15**	**244**	**5**	**2**	**41**
murowane	24	5	80	3	2	38
drewniane	48	10	164	2	0	3

Rok 1937 pod względem budynków zakończonych był rekordowym. Jeżeli uplastycznimy efekt budownictwa, kubaturę budynków stałych mieszkalnych w okresie kilku lat, otrzymamy następujący szereg wskaźników (podstawa — kubatura budynków stałych, mieszkalnych, zakończonych w roku 1937 = 100).

1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
30	55	18	47	72	85	100

Równie wysoki jest wzrost kapitału, zainwestowanego w odniesieniu do budynków zakończonych — 13,1 milionów zł w roku 1937 wobec 10,6 milionów zł w roku 1936, czyli o 24%.

Budynków prowizorycznych w roku 1937 zakończono znacznie mniej, aniżeli w roku poprzednim, a mianowicie 72 o kubaturze 15 tys. m^3, wobec 269 o kubaturze 54 tys. m^3. Udział budynków prowizorycznych w całości budownictwa mieszkaniowego wynosi niecałe 4%, jeżeli porównamy kubatury.

Przeciętna wielkość budynku stałego, mieszkalnego zakończonego w r. 1937 dla Gdyni wynosi 2.261 m^3, a w poszczególnych dzielnicach: Śródmieście — 7.972 m^3, Oksywie — 5.917 m^3, Grabówek — 2.611 m^3, Kamienna Góra — 2.033 m^3, pozostałe dzielnice poniżej 2.000 m^3. Kubatura przeciętna budynków prowizorycznych wynosi ok. 200 m^3, mniej więcej jednakowo we wszystkich dzielnicach.

Jeżeli chodzi o liczbę mieszkań i izb mieszkalnych (przeciętnie), to na jeden budynek stały przypada dla całej Gdyni 5,5 mieszkań, 18 izb mieszkalnych, a dla dzielnic: Śródmieście — 11 mieszkań, 45 izb; Grabówek — 9 mieszkań, 22 izb; Kamienna Góra — 5 mieszkań, 19 izb; Orłowo — 6 mieszkań, 14 izb; Chylonia — 5 mieszkań, 12 izb; Oksywie — 37 mieszkań, 75 izb (bloki Pagedu); Obłuże — 3 mieszkania, 12 izb; Cisowa — 1,5 mieszkań, 4 izby; Działki Leśne — 4 mieszkania, 11 izb; Witomino — 2 mieszkania, 5 izb; Redłowo — 3 mieszkania, 13 izb; Mały Kack — 3 mieszkania, 8 izb.

W budynkach prowizorycznych, zakończonych w roku 1937 przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 2, izb mieszkalnych 4. Podobny stosunek wypada dla wszystkich dzielnic.

Wreszcie liczba mieszkań według izb przedstawia się następująco. Dla budynków stałych:

Ogółem mieszkań	925
w tym	
1-izbowych	119
2- „	295
3- „	151
4- „	135
5- „	128
6- „	58
7 i więcej	39

Dla budynków prowizorycznych:

Ogółem mieszkań	124
w tym	
1-izbowych	5
2- „	93
3- „	21
4 i więcej	5

Na zakończenie charakterystyki ruchu budowlanego w Gdyni w r. ub. pozwolimy sobie na twierdzenie, że ruch budowlany, mimo istniejącej intensywności, dla Gdyni jest za słaby. Mówią o tym liczby z ostatniego roku: przybyło mieszkańców ok. 13.000, izb mieszkalnych — 4.000, a więc zagęszczenie powiększyło się, a zatem sytuacja mieszkaniowa uległa pogorszeniu.

Zważywszy, że poważny (40%) odsetek ludności mieszka w nieodpowiednich warunkach (domy prowizoryczne), dla unormowania warunków mieszkaniowych należy wybudować, jak obecnie, około 16—18 tys. izb. Cyfra 4 tysięcy izb, zakończonych w r. 1937 wobec 16 tysięcy jest nikła.

Bolesław Polkowski.

NOWE POŁĄCZENIE POLSKI Z PORTAMI NORWEGII.

Firma maklerska Teofil Gugółka Ltd. Sp. z o. o. w Gdyni, Eugeniusza Kwiatkowskiego 9, uruchomiła z dniem 1 lutego br. regularną linię okrętową z Gdyni/Gdańska do Oslo. Odjazdy statków odbywać się będą co dwa tygodnie. Ładunki do innych portów południowo-norweskich będą możliwe za bezpośrednimi konosamentami.

WIADOMOŚCI MORSKIE

OBROTY TOWAROWE GŁÓWNYCH PORTÓW KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W 1937 R.

PORT	Przywóz ton	Wywóz ton	Obrót ogólny ton
Rotterdam	22.440.107	19.912.505	42.352.612
Antwerpia	14.312.351	14.119.006	28.431.357
Hamburg	16.669.000	8.589.000	25.258.000
Marsylia	6.952.370	2.673.592	9.625.962
Gdynia	1.718.004	7.288.173	9.006.177
Szczecin	4.800.000	3.400.000	*8.200.000
Le Havre	5.648.322	2.181.892	7.830.214
Gdańsk	1.515.929	5.684.849	7.200.778
Oslo 1936/37	1.500.000	451.995	1.951.995
Tallinn	378.469	374.935	**753.000
Brema	3.300.000	4.753.000	8.053.000

* Szczecin — dane prowizoryczne.

** Tallinn — obrót ogólny wraz z kabotażem (ton) — 866.548.

WZROST ZAMORSKIEGO HANDLU CZECHOSŁOWACJI.

Według ostatnio ogłoszonej statystyki handlu zagranicznego Czechosłowacji z poszczególnymi krajami obroty jej wykazują rozwój handlu z krajami zamorskimi w ogóle, a szczególnie z krajami Ameryki Środkowej i Południowej. Wobec zawarcia umów handlowych z Argentyną, Kolumbią, Ekwadorem i Meksykiem należy się spodziewać dalszego wzmożenia stosunków handlowych. W ubiegłym roku wywóz do Stanów Zjednoczonych Północnej Ameryki wzrósł z 730 mil. kc. w 1936 r. na 1.112 mil. kc. w 1937 r., przywóz stamtąd podwoił się z 483 mil. kc. na 961 mil. kc. Podwoił się wywóz do Argentyny z 93 na 187 mil. kc., a przywóz wzrósł z 166 na 231 mil. kc. W stosunkach z Brazylią natomiast podwoił się przywóz z 81 na 173 mil. kc., a wywóz wzrósł z 48 na 173 mil. kc. Wzrost handlu zamorskiego Czechosłowacji obchodzi nas ze względu na możność uzyskania ładunków tranzytowych dla naszych statków, portów i kolei.

ŻEGLUGA W PORTACH WŁOSKICH.

Porty włoskie wykazują niezwykły wzrost ruchu towarów w 1937 r.; wynosił on 44 mil. ton wobec 36 mil. ton w 1936 r. i 38 mil. ton w 1929 r., kiedy to przywóz węgla wynosił 14 mil. ton, wobec 12 mil. ton przywiezionych w 1937 r.

Charakterystyczną cechą obrotu towarowego w portach włoskich jest olbrzymia przewaga przywozu nad wywozem. Pochodzi to z zapotrzebowania na surowce jak węgiel, paliwo, złom, surowce kolonialne.

Dla przykładu różnicy między przywozem a wywozem przytaczamy tylko główne porty, a więc: Genua: przywóz 5,8 mil. ton, (wobec 4,5 mil. ton w r. 1936), a wywóz tylko 1,3 (0,9) mil. ton, Wenecja — przywóz 3,7 (2,9) mil. ton, wywóz 0,8 (0,8) mil. ton, Triest — przywóz 2 (1,4) mil. ton, wywóz 1,1 (0,8) mil. ton, Neapol — przywóz 1,9 (1,7) mil. ton, wywóz 0,5 (0,4) mil. ton.

Wzrost wywozu z portu Genui daje pojęcie o sytuacji wyrobów przemysłu włoskiego na rynkach zamorskich, natomiast wzrost swego eksportu z Triestu, zawdzięcza ten port dobrej organizacji towarzystw żeglugowych, ściągając przez to do siebie obroty towarowe z Europą Środkową i Naddunajską.

KANAŁ ODRA — DUNAJ.

Fachowa prasa niemiecka żywo interesuje się sprawą kanału dwu mórz i pilnie śledzi za rozwojem projektu jego budowy. Zainteresowanie to jest zupełnie zrozumiałe; z połączenia Morza Czarnego z Bałtykiem i Morzem Północnym korzystałyby ogromnie porty niemieckie. Ze strony niemieckiej przy budowie kanału Adolfa Hitlera między Koźlem a Gliwicami przewidziano już odgałęzienie kanału

Odra — Dunaj. Długość kanału ma wynosić 240 km, zaś połączenie z Łabą — Przerów — Pardubice — 160 km. Na koszty budowy kanału przewiduje się półtora miliona Kc. Ze strony czechosłowackiej jest chęć szybkiego wykonania projektu, gdyż oszczędność na frachtach w niektórych wypadkach sięgałaby 60%.

PRZEWOZY NA RENIE W 1937 R.

Według prowizorycznych obliczeń, dosięgły olbrzymiej sumy 90 mil. ton przewyższając o 14 mil. ton przewozy w 1929 r. Co się tyczy ruchu międzynarodowego zarejestrowanego na granicy niemiecko-holenderskiej, to wynosił on w 1937 r. szacunkowo — 58,94 mil. ton (wobec 45,96 mil. t. w 1936 r.), z czego 25,73 mil. ton (20,64) w górę rzeki i 33,21 (25,29) mil. ton w dół rzeki.

Zwiększenie ruchu w dół rzeki ilustruje wzmożenie eksportu węgla niemieckiego, który po raz pierwszy w historii dosięgnął cyfry eksportu węgla angielskiego.

NOWY PORT DLA WĘGLA BUNKROWEGO WE WŁOSZECH.

Według Journal du Havre rząd włoski postanowił stworzyć port węglowy w zatoce Palmas między wyspą San-Antiocho i południowo-zachódnim wybrzeżem Sardynii. Port ten ma się nazywać „Carbonia". Zastępując port w Cagliari, ma on konkurować z francuskimi portami bunkrowymi na wybrzeżu Tunisu co mu jest tym łatwiej, że kopalnie węgla są od niego oddalone tylko o kilka kilometrów.

„QUEEN ELISABETH" STATKIEM SIOSTRZANYM „QUEEN MARY".

Znajdujący się w budowie statek siostrzany „Queen Mary" należący do Cunard White Star Line Ltd. będzie się nazywał „Queen Elisabeth" i dnia 27 września zostanie spuszczony na wodę w obecności królowej angielskiej.

Nowy ten transatlantyk mierzy około 86 tys. ton btto i jest zatem o 3.000 ton większy od „Queen Mary", a o 2.600 ton od francuskiego statku „Normandie".

SPADEK FRACHTÓW MORSKICH ZOSTAŁ WSTRZYMANY.

Dość silny od połowy jesieni spadek frachtów został obecnie zahamowany, a nawet notuje się ponowny ich wzrost. Jedynym wyjątkiem jest rynek La Platy, jako rynek frachtów powrotnych na Północny Atlantyk, oraz jako rynek odbiorczy dla ładunków węglowych. Pierwsze skrzypce gra tu oczywiście La Plata jako rynek frachtów powrotnych i dopiero na tle słabej tendencji tego rynku rozwija się słaba tendencja frachtów węglowych w kierunku La Platy. Lecz podczas, gdy porozumienie frachtowe zapewnia fracht powrotny dla wszystkich statków na wysokości 25 szylingów od tony, fracht węglowy nie jest chroniony, a to z powodu niewspółmierności popytu i podaży, przeciwnie samo chronienie głównego frachtu powrotnego do Europy z La Platy stawką minimalną tym większą wywołuje reperkusję na frachcie wyjściowym z Europy do La Platy.

Słabość frachtu La Platy na zboże eksportowe nie wiąże się z ogólną sytuacją światową frachtów morskich; zależy ona po prostu od niewielkiej ilości zboża argentyńskiego przeznaczonego na eksport. Porozumienie armatorów usiłuje nawet zaprowadzić ograniczenie możliwości wysyłania na rynek La Platy statków pod balastem, ażeby nie pogarszać sytuacji. Ten środek niewątpliwie jeszcze więcej by się przyczynił do obniżenia stawek frachtowych w kierunku do portów La Platy.

Również liczebność światowej floty handlowej, która obecnie jest jeszcze mniejsza niż w latach największej koniunktury 1928-29 nie daje podstaw do przypuszczeń o dalszym załamaniu się frachtów. Wprawdzie nacisk zamówień handlowego tonażu na stoczniach zelżał, ale to nie z powodu pesymizmu zamawiających, lecz wobec intensywnego budownictwa okrętów wojennych i wysokich kosztów budowy. I ten czynnik — mniejsze budownictwo — przyczynić się powinno do dalszego utrzymania się frachtów na stosunkowo wysokim poziomie.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 8 lutego odbyło się pod przewodnictwem dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr. Józefa Kulikowskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie. Podzielone zostały kontyngenty na towary następujące:

Cytryny i owoce surowe z Italii, korynłki, rodzynki i figi z Grecji, oliwa i wino z Francji i trawa morska z kolonij francuskich.

KOLEJOWE KURSY WALUT.

Kursy przeliczenia walut zagranicznych. według których kolej przerachowywuje kwoty wyrażone w obcych walutach, są następujące:

Za 1 dolar złoty — 8,92 zł, za 1 dolar USA. — 5,31 zł, za 100 franków francuskich — 17,75 zł, za 100 franków belgijskich — 18,15 zł. za 100 franków szwajcarskich — 123,25 zł za 100 franków złotych — 172 zł, za 100 guldenów gdańskich — 100 zł, za 100 koron czeskich — 18,70 zł. za 100 koron duńskich —

119 zł, za 100 koron norweskich — 134 zł, za 100 koron szwedzkich — 137,50 zł, za 100 lei rumuńskich — 3,95 zł, za 100 lirów włoskich — 28,15 zł, za 100 marek niemieckich — 214 zł, za 100 szylingów austriackich — 100 zł, za 100 dynarów jugosłowiańskich — 12,35 zł, za 100 pengö złotych — 157 zł, za 100 florenów holenderskich — 295 zł.

Kursy przyjmowania (kursy po jakich kolej przyjmuje zapłatę w obcej walucie:

Za 100 złotych — 11,22 dolarów złotych, 19,10 dolarów U. S. A., 590 franków francuskich, 566 franków belgijskich, 82,50 franków szwajcarskich, 100 guldenów gdańskich, 545 koron czeskich, 2.600 lei rumuńskich, 362 lirów włoskich, 47,75 marek niemieckich, 102 szylingów austriackich, 58,20 franków złotych, 835 dynarów jugosłowiańskich.

UBEZPIECZENIA EKSPORTERÓW PRZED WAHANIAMI WALUTOWYMI WE WŁOSZECH.

System pomocy kredytowej udzielany dotychczas eksporterom włoskim za towary wywiezione do Turcji i Holandii oraz ubezpieczenia wpłaconych sum do clearingu przed fluktuacjami walutowymi, został ostatnio zmodyfikowany i rozszerzony na obroty clearingowe z innymi państwami.

W szczególności modyfikacja polega na tym, iż Instituto Nazionale per i Cambi con l'Estero zapewnia eksporterom włoskim wypłatę całkowitej należności w lirach wg kursu clearingowego dnia, w którym wpłata dokonana została za granicą, po otrzymaniu zawiadomienia z zagranicznej instytucji clearingowej o dokonaniu wpłaty na korzyść eksportera włoskiego.

Odnośnie zaś sum wpłaconych przez importerów włoskich Istcambi zwalnia tychże od wszelkiej odpowiedzialności za fluktuacje kursowe, jakie mogłyby nastąpić w okresie pomiędzy dniem wpłaty a efektywnej wypłaty w państwie obcym, z tym również, że samo dokonanie wpłaty przez dłużnika włoskiego uważane jest za definitywne wypełnienie zobowiązania w stosunku do jego wierzyciela.

Za tego rodzaju asekurację Istcambi pobiera od kontrahentów włoskich prowizję w wysokości ½%.

Omówiony wyżej system ubezpieczeniowy został wprowadzony z dniem 1 stycznia br. do układu clearingowego ze Szwajcarią, z dniem zaś 10 stycznia do analogicznych układów z Niemcami i Francją; ma on być rozszerzony w najbliższym czasie na Jugosławię, Finlandię, Polskę, Belgię, Czechosłowację, Danię, Estonię, Łotwę, Norwegię, Holandię, Portugalię, Rumunię, Szwajcarię i Turcję.

Radca Handl. przy Ambas. R. P. w Rzymie.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Import ziemniaków do Argentyny kształtował się w sezonie jesiennym r. 1937 następująco (w kilogramach):

Kraj pochodzenia	ziemniaki konsumcyjne		ziemniaki sadzeniaki	
	październ.	listopad	październ.	listopad
Austria	275.000	61.200	33.376	641.280
Niemcy	—	—	72.000	475.194
Belgia	3.220.808	744.296	—	—
Czechosłowacja	—	34.965	—	—
Kanada	—	—	—	18.158.687
Dania	—	564.308	3.096.258	8.879.760
Estonia	—	—	252.000	1.339.500
Francja	1.112.334	160.150	—	—
Węgry	1.165.500	—	—	11.200
Holandia	36.653.861	8.273.058	190.754	462
Anglia	1.034.280	623.147	—	1.309
Litwa	—	—	44.800	120.000
Stany Zjedn.	4.712.461	1.095.060	—	741.519
Nowa Zelandia	—	974.372	—	—
Polska	—	—	—	903.002
Szwecja	—	10	—	1 500
Brazylia	75.000	—	—	—
Chile	27.200	—	—	—
Włochy	162.888	—	—	—
Jugosławia	—	—	11.000	—
Razem kg	48.439.332	12.530.566	3.700.188	31.273.413

Import ziemniaków konsumcyjnych z Polski nie dał w tym roku żadnych rezultatów z powodu zbyt wysokich cen w porównaniu do oferowanych przez konkurencję. Obecnie sezon zakupów już został skończony.

Z sadzeniaków importowano polskie sadzeniaki „Ragis". W wypadku zaofiarowania większych ilości tego gatunku, niezawodnie znalazłyby one w Argentynie zbyt. Bardzo znacznie zwiększyła Argentyna przywóz sadzeniaków, gdyż importowano w poprzednich latach:

1934 r.	86.274 kg
1935 r.	236.996 kg
1936 r.	6.872.161 kg.

Należy się spodziewać, że jeśli warunki klimatyczne w najbliższym sezonie będą odpowiednio korzystne, to wzrośnie znacznie produkcja ziemniaków w Argentynie w przyszłym roku w związku z importem większych ilości sadzeniaków. Jedną bowiem z najważniejszych przyczyn spadku produkcji ziemniaków w Argentynie było zdegenerowanie się sadzeniaka krajowego.

Poselstwo R. P. w Buenos Aires.

IMPORT DYKT ZAGRANICZNYCH I POLSKICH DO ARGENTYNY.

Poniżej podajemy zestawienie przywozu dykt do Argentyny za lata 1935/36:

I. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa do 6 mm grubości

	1935 r. kg	1936 r. kg	1935 r. wartość w pesach	1936 r. wartość w pesach
Niemcy	413	—	95	—
Stany Zjedn.	18.989	7.975	4.111	1.812
Estonia	18.450	95.835	4.193	21.780
Finlandia	1.632.561	1.709.064	371.036	388 425
Łotwa	202.310	636.455	45.980	144.650
Norwegia	7.222	2.350	1.641	534
Polska	5.080.057	6.443.653	1.154.559	1.464.466
Anglia	26.618	11.940	6.050	2.714
Z. S. S. R.	3.376.108	4.974.755	767.268	1.130.627
Jugosławia	12.050	3.570	2.738	811
Razem	10.373.878	13.885.597	2.357.699	3.155.817

II. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa od 6 do 12 mm grubości

Stany Zjedn.	18.231	—	3.730	—
Finlandia	448.482	154.958	91.734	31.696
Łotwa	28.114	53.151	5.750	10.875
Polska	176.107	271.246	36.023	55.482
Anglia	2.795	—	575	—
Z. S. R. R.	4.027	5.028	822	1.027
Razem	677.756	484.383	138.632	99.078

III. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa powyżej 12 mm grubości

Niemcy	63.700	55.572	11.582	10.105
Austria	5.000	—	909	—
Stany Zjedn.	266.213	201.060	48.403	36.557
Finlandia	181.289	496.527	32.961	90.277
Łotwa	5.377	183.177	977	33.305
Litwa	100.021	—	18.186	—
Polska	7.211	23.280	1.311	4.232
Z. S. R. R.	19.161	—	3.484	—
Razem	647.972	959.616	117.813	174.476

IV. Dykta dębowa, cedrowa wszelkiej grubości

Niemcy	10.908	3.151	5.786	1.575
Brazylia	—	9.722	—	3.091
Finlandia	23.946	11.940	13.441	6.714
Japonia	133.071	89.621	75.586	50.936
Łotwa	21.770	72.302	12.368	41.070
Holandia	6.718	—	3.816	—
Polska	47.791	46.689	27.125	26.459
Z. S. R. R.	75.224	41.229	42.739	23.425
Jugosławia	4.650	—	2.641	—
Razem	324.078	274.754	183.502	153.270

V. Dykta okumé i pół-cedru wszelkiej grubości

Niemcy	108.689	117.770	46.471	50 011
Hiszpania	26.060	20.966	11.677	9.530
Francja	17.393	69.038	7.807	30.893
Włochy	8.829	—	3.977	—
Norwegia	19.623	28.172	8.850	12.768
Razem	180.594	236.126	78.782	103.275

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1938 R.

ARGENTYNA. W dn. 29 I 38 nastąpiła obniżka różnicy kursu oficjalnego i wolnego pesa argentyńskiego. Mianowicie towary przywożone bez uprzednich pozwoleń przywozu uzyskiwały możność przydziału dewiz jedynie po kursie wolnym, który był dotychczas o 20% wyższy od oficjalnego. Obecnie zniżono różnicę tę z 20 na 10%.

CHINY. W Chinach Północnych, poddanych prowizorycznemu rządowi w Pekinie (okupacja japońska) obniżono z dniem 23 I br. szereg stawek celnych na towary, nieodzowne w tej chwili Japończykom. Obniżono cło standartowe na towary tekstylne o 50 do 60%, w czym towary wełniane o 45%, tkaniny z jedwabiu sztucznego o 75%. Stawki celne na artykuły metalowe obniżono do połowy, cło na cukier zmniejszono o 75%. Przeprowadzono obniżkę cła również na ryby (pochodzenia wyłącznie japońskiego) dalej benzynę, zboża, cement (o 75%), obuwie gumowe (o 33%), opony gumowe (o 66%). Zniesiono cło na maszyny górnicze i rafineryjne; od cła wywozowego zwolniono czasowo: nasienie bawełniane, siemię lniane, bawełnę surową, rudę żelazną i wełnę. Wymienione zniżki obowiązują również dla Wschodniego Hopei.

CZECHOSŁOWACJA. Na okres od 1 II do 31 III br. obniżono cło na tłuszcz wieprzowy i gęsi. Stawka celna wynosi na tłuszcz surowy 90 kor., na przetopiony 120 kor. od 100 kg.

Import kartofli z Polski nastąpić może tylko wówczas, jeśli Min. Rolnictwa w wyjątkowych wypadkach i na pewne gatunki zniesie zakaz przywozu. Zakaz przywozu bydła z Polski został ograniczony do powiatów: Jarocin, Kępno, Ostrów Wlkp., Kalisz i Wieluń.

Z dniem 10 I br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże:

pszenica	23,— Kc.
żyto	30,— Kc.
jęczmień	34,— Kc.
owies	26,— Kc.

Ze względu na niebezpieczeństwo zawleczenia zarazy pryszczycy został zakazany przywóz i tranzyt przeżuwaczy i wieprzy, oraz przywóz części zwierzęcych, surowców, produktów i odpadków z przeżuwaczy i wieprzy, jak również paszy, słomy, podściółki i nawozu z całej Szwajcarii, Francji, Belgii, Holandii i Niemiec, z niektórych okręgów Jugosławii oraz z polskich okręgów: Jarocin, Kępno, Ostrów Wielkopolski, Kalisz, Brodnica, Lubawa, Grudziądz i Wąbrzeźno.

EIRE (W. P. IRLANDIA). Dn. 29 XII 37 zostało ustanowione cło w wysokości 45% ad valorem (stawka preferencyjna — 30%) na wszystkie materiały wełniane (za wyjątkiem dywanowych, importowane w sztukach o szerokości nie mniejszej, niż 30 cali i ważących mniej, niż 7 uncji per kwadratowy yard, ale nie mniej, niż 5½ uncji per kwadr. yard, o wartości nie mniejszej, niż 2 szylingi per kw. yard, i nie podlegające cłu z innych tytułów. Wyjątek stanowią mate-

riały impregnowane, używane dla pokrycia mebli, samochodów, oraz kołdrowe i filcowe. Bezcłowy import powyższych materiałów za licencjami nie jest przewidziany.

Co się tyczy materiałów bawełnianych, to dotychczas obowiązujące na te artykuły cło zostało zmienione w ten sposób, że pobiera się one bądź w wysokości 40% ad valorem, bądź w wysokości 4 pensów od kwadratowego yarda, którakolwiek z tych dwóch stawek okaże się wyższą. Rozporządzenie zawiera cały szereg specyfikacyj i wyjątków i przewiduje możność importowania za licencjami.

Nowe cła obowiązują na pewne wyroby z żelaza i stali, tkaniny wełniane i kamgarn.

FINLANDIA. Rada Ministrów powzięła decyzję wprowadzenia następujących zmian w taryfie celnej na rok bieżący:

		Stawka 1938	Stawka 1937
		w fińsk. markach za jeden kg netto	
241 b. 1	Tkaniny bawełniane . . .	15,—	18,—
243 b. 1	„ „ . . .	25,—	27,—
244 b. 1	„ „ . . .	35,—	42,—
296 b.	Bielizna i pończochy wełn.	25,—	40,—
492	Obuwie gumowe:		
	a) wysokie	10,—	12,—
	b) niskie	8,—	12,—
493	Wyroby z miękkiej gumy:		
	a) obcasy, podeszwy .	8,—	12,—
	b) inne o. n. w. . . .	15,—	20,—
496	Wyroby z twardej gumy:		
	b) o. n. w.	15,—	20,—
646 b.	Łyżeczki, noże, widelce itp. oraz armatura elektr. .	12,—	16,—
776	Wyroby fajansowe . . .	4,—	6,—
877	Proch o. n. w. b)	8,—	15,—
644 b.	Reflektory posreb. . . .	30,—	120,—
645 b.	Rączki do torebek . . .	6,—	24,—
764	Cement	12,—	48,—

FRANCJA. Zmieniona z dniem 28 I br. stawka celna poz. 456 bis i ter dotyczy tkanin z włosia zwierzęcego.

W „Journal Officiel“ z dnia 30 I br. ogłoszono dekret, podwyższający stawki celne na: pierniki zwyczajne (300 fr od 100 kg netto), magnezjum i stopy magnezjowe (630 fr od 100 kg netto), szpilki żelazne 350 fr od 100 kg netto), mosiądzowe (450 fr od 100 kg netto); grzebienie, sprzączki itp. z masy perłowej, nożyczek, brzytew itd., hartowane (16 fr od kg netto), inne (32 fr od kg netto), naczynia kuchenne, z lanego żelaza, surowe (62,50 fr od 100 kg brutto), z lanego żelaza, polerowane, ocynowane, emaliowane farbą (150 fr od 100 kg brutto), inne emaliowane, lepsze (200 fr od 100 kg netto), inne towary z lanego żelaza (39 fr od 100 kg brutto), towary miedziane lub ze stopu miedzi z cyną lub cynkiem: płytki (125 fr od 100 kg brutto), płyty prasowane do celów specjalnych (160 fr od 100 kg netto), osobno nie wymienione (200 fr od 100 kg netto), towary z ołowiu: tubki zwyczajne (225 fr od 100 kg netto), ozdobne (300 fr od 100 kg netto); grzebienie, sprzączki itp. z masy perłowej, bursztynu kości słoniowej lub ambroidu (30% od wart.), szyldkretowe (30% od wart.), inne wyroby galanteryjne (30% od wart.), wachlarze zwyczajne (30 fr od kg netto); zamki błyskawiczne (20% od wart.) Prócz tego podwyższono cło na wszelkiego rodzaju zabawki. — Z dniem 3 II br. podwyższono cło na nasiona oleiste.

GRECJA. Nadpłaty na żelazo polskie, pobierane dotychczas przez władze greckie tytułem wyrównania różnicy między ceną polską i niemiecką, zostały zniesione decyzją Rady ministrów finansów i gospodarki narodowej z dnia 21 I 38.

HOLANDIA. Z dniem 16 stycznia rb. przedłużono okres kontyngentowania wwozu mięsa do Holandii. Warunki kontyngentowania są następujące:

Mięso:

wołowe i cielęce mrożone — okres bazowy: 1 I 36 — 1 VII 36; ustaw. przydział: 100% wagi brutto

wołowe i cielęce inne — okres bazowy: 1931 — 1932; ustaw. przydział: 20% wagi brutto

końskie i baranie — okres bazowy: 1931 — 1932; ustaw. przydział: 20% wagi brutto.

Z dniem 1 stycznia br. przedłużono okres kontyngentowania wwozu poniżej podanych artykułów do Holandii; z wyjątkiem kontyngentu węgla, którego okres kontyngentowania przedłużono na 3 miesiące, pozostałe artykuły mają roczny okres kontyngentowania, t. j. do 1 I 1939.

Produkty chlorowe:

Ług chlorowy — okres bazowy: 1932/33/34; ustaw. przydział: 100% wagi br.

Chlorek bielący — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Skomprymowany gaz chlorowy — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Chlorek wapnia — okres bazowy: 1932/33; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Potaż żrący — okres bazowy: 1932/33/34; ustaw. przydział: 100% wagi br.

Przewodniki elektryczne:

izolow. ołowiem, kauczukiem lub aluminium — okres bazowy: 1931/32; ustaw. przydział: 40% wagi br.

izolowane bawełną lub jedwabiem w powłoce ołowianej — okres bazowy: 1934; ustaw. przydział: 40% wagi br.

Skóry wyprawione — okres bazowy: 1931/32; ustaw. przydział: 40% wagi br.

Węgiel, koks i brykiety — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Szkło pakownicze — okres bazowy: 1931/32/33; ustaw. przydział: 25% wagi br.

Tłuszcze zwierzęce — okres bazowy: 1929/30/31; ustaw. przydział: 25% wagi br.

W porównaniu do poprzedniego okresu warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmiany.

JAPONIA. Ogłoszona została nowa lista, zawierająca dalsze ograniczenia importowe. Lista dzieli się na 3 części: ograniczenia przywozowe, zakazy przywozu i zakazy wywozu.

JUGOSŁAWIA. Rozporządzeniem Ministra Finansów obowiązani zostali eksporterzy do wprowadzenia z dn. 15 II 38 ksiąg handlowych, do których mają być

wpisywane wszystkie wpływy dewiz z eksportu. Księgi te mają być uwierzytelnione przez urzędy skarbowe.

ŁOTWA. Przywóz nawozów następować może bez zezwolenia importowego (13 I 38).

MAROKKO HISZPAŃSKIE. W dn. 10 I 38 opublikowane zostało zarządzenie Wys. Komisarza w sprawie zwalczania spekulacji walutowej. Zarządzenie przewiduje zakaz przywozu monet srebrnych i banknotów hiszpańskich z zagranicy, jak również zakaz wywozu ich z Marokka.

MANDŻU-KUO. Wprowadzono system licencyj importowych i eksportowych w obrotach handlowych z zagranicą (9 XII 37). Z dniem 1 I 38 weszła w życie nowa taryfa celna Mandżurii.

MEKSYK. Z dniem 1 I br. weszły w życie nowe podwyżki cła, obejmujące 234 pozycje taryfy celnej. Podwyżką dotknięte zostały m. in. skóry wyprawione (9,5 cent. od kg), jęczmień (10 cent.), dykty (20 cent.), bibułka (1,1 cent.) Podwyższone cła mają obowiązywać do 30 IV 38 i od 1 V br. mają być znów obniżone. Zarządzenie powyższe ma na celu czasowe zahamowanie importu dla poprawy bilansu płatniczego. Towary, załadowane przed 18 I br. do portów meksykańskich, traktowane będą według dotychczasowych stawek.

SYRIA I LIBAN. Od dnia 6 I br. obowiązują podwyższone stawki celne na: formaldehyd, tekturę specjalną, drut żelazny i stalowy, motorki dla wózków dziecinnych, karoserie samochodowe, części samochodowe oraz żarówki.

SZWAJCARIA. Począwszy od 1 I br. obowiązuje obniżone cło na żywe świnie o wadze ponad 60 kg. Cło wynosi 20 fr. od sztuki zamiast dotychcz. 50 fr. (poz. 143 tar. celn.)

Według tej samej stawki clone są świnie bite o wadze ponad 60 kg, importowane w połówkach. Dotychczas ten rodzaj importu clony był jako mięso wieprzowe według poz. 76b z cłem 70 fr. od 100 kg brutto. Obniżone cło obowiązywać ma do 30 I 1938.

Z dniem 15 XII ub. r. wprowadzono następujące zniżki w taryfie celnej:

1) dla jęczmienia oraz innych zbóż i warzyw strączkowych, oprócz opłat przewidzianych w poz. 1 do 14 taryfy celnej, opłata wynosi 20,30 frs. za 100 kg, 2) dla jęczmienia browarnego, oprócz opłat przewidzianych w poz. 15 taryfy celnej — 27,50 frs. za 100 kg, 3) dla piwa pochodzenia zagranicznego, oprócz opłat przewidzianych w poz. 114a/b i 115 taryfy celnej — 5 frs. za hl.

W razie zniżki cen surowców, dawne opłaty mogą być natychmiast wprowadzone ponownie w życie.

WIELKA BRYTANIA. W dniu 8 I 38 w związku z wypadkiem pryszczycy, skonstatowanej w okolicy Kępna, angielskie Ministerstwo Rolnictwa ponownie wprowadziło w życie zakaz przywozu z Polski siana i słomy.

WŁOCHY. W dn. 13 I 1938 wszedł w życie dekret z dn. 27 X 1937 upoważniający Ministra Finansów w porozumieniu z Ministrem Obrotu Płatniczego i Towarowego do czasowego zezwolenia na przywóz i wywóz towarów w tych wypadkach, gdy istniejące przepisy na to nie pozwalają, jak również do unieważniania takich zezwoleń.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczno-farmaceutyczne. Firma turecka interesuje się importem różnego rodzaju artykułów chemiczno-farmaceutycznych. P/1199/47/TC.

Produkty chemiczne. Poważna agenturowa firma argentyńska posiadająca oddział w Urugwaju interesuje się importem produktów chemicznych. P/1303/47/TC.

Smoła. Firma połudn.-afrykańska prosi o oferty na smołę używaną przy budowie dróg. P/47/TC.

Chemikalia ciężkie. Firma angielska interesuje się importem ciężkich chemikalij. P/1605/47/TC.

Chemikalia. Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami chemikalij. P/1162/47/TC.

Sadze drukarskie. Firma rumuńska prosi o oferty na wymieniony artykuł. P/1394/47/TC.

Różne chemikalia. Firma meksykańska interesuje się importem różnych chemikalij jak: naftalina, esencja octowa, kwas octowy lodowaty, ałuny i inne. P/1386/47/TC.

Szkło stołowe dęte i prasowane. Firma peruwiańska poszukuje przedstawicielstwa firm tut. w zakresie wymienionego artykułu. P/1810/3A/TC.

Szkło do lamp naftowych. Firma angielska zapytuje o eksporterów wymienionych artykułów. P/1899/63/TC.

Różne. Firma peruwiańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami różnych artykułów chemicznych, m. in. farb mineralnych oraz wyrobów szklanych. P/47/TC.

Skórki królicze. Na rynku meksykańskim istnieją możliwości zbytu skórek króliczych farbowanych i strzyżonych oraz wszelkich imitacyj skór mających zastosowanie w konfekcji damskiej. P/1877/90/M.

Paski skórzane. Na rynku meksykańskim istnieje zapotrzebowanie na paski skórzane do wnętrza kapeluszy męskich, zarówno ze skóry prawdziwej, jak i sztucznej. P/1878/58/M.

Skóry. Firma meksykańska prosi o oferty na skóry do wyrobu obuwia, z kolekcją próbek, cif Veracruz. P/1876/58/M.

Imitacja skóry na masie papierowej. Firma belgijska zainteresowana jest artykułem jak wyżej zwanym „ouate de cellulose". W lepszych gatunkach towar ten poszukiwany jest w kolorach: białym i jasnożółtym, w pośledniejszym gatunku — w brązowym. P/2036/59/Łuk.

Zwierzyna. Importem żywej zwierzyny interesuje się firma belgijska. R/1594/31/S.

Różne. Firma agenturowa w Rumunii interesuje się importem z Polski wyrobów metalowych oraz fajansowych. E/1649/49/H.

Firma agenturowa w Argentynie pragnie objąć przedstawicielstwo na następujące artykuły: tkaniny bawełniane na bieliznę i pościel, dykty, blachę cynkową, cynkowaną i falistą. E/2131/34/H.

Firma agenturowa w Urugwaju zamierza nawiązać kontakt z producentami następujących artykułów: materiały wełniane tańszego i droższego gatunku, materiały bawełniane, aksamity, przybory piśmienne oraz wyroby szklane. E/33435/93/H.

Firma agenturowa egipska interesuje się następującymi artykułami polskimi: wyrobami wełnianymi, art. chemiczno-farmaceutycznymi, wyr. przem. elektrotechn. oraz ziołami leczniczymi. E/30641/93/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

FIRMY SZWAJCARSKIE, POSZUKUJĄCE AGENTÓW NA POLSKĘ.

1. Szwajcarska **fabryka odkurzaczy elektrycznych,** która z uwagi na ceny i jakość swoich wyrobów — elektryczne odkurzacze i froterki — zdolną jest do konkurencji, **pragnie rozszerzyć swój eksport również na Polskę i poszukuje odpowiedniego, generalnego na cały kraj przedstawiciela** lub kilku przedstawicieli rejonowych. Pod uwagę mogą być wzięte tylko takie firmy, których agenci we wszystkich większych miastach Polski odwiedzają prywatnych odbiorców. Przewidziana dla przedstawiciela prowizja, nastręcza zdolnym i energicznym handlowcom, możność bardzo dobrego zarobku.

2. Poważne przedsiębiorstwo szwajcarskie branży eksportowej, trudniące się między innymi **fabrykacją automatycznych palników** stosowanych **przy centralnym ogrzewaniu opalanym olejem** (Herstellung eines automatischen Oelbrenners für Zentralheizungsanlagen mit Oelfeuerung) **poszukuje przedstawiciela na Polskę.**

3. Jedna ze znanych firm szwajcarskich, trudniąca się eksportem **nożyków do golenia** pochodzenia szwajcarskiego, poszukuje również **przedstawiciela i na Polskę.**

Zainteresowani zechcą zgłaszać swoje oferty do Poselstwa Szwajcarskiego — Warszawa, Smolna 25.

SPRAWY PODATKOWE

PRACE IZBY W ZAKRESIE SPRAW PODATKOWYCH.

Już od dłuższego czasu przedsiębiorstwa handlowe okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, prowadzące handel artykułami, podlegającymi działaniu przepisów o podatku scalonym, wskazują na niejednolite traktowanie przez władze skarbowe przedsiębiorstw, prowadzących prawidłowe księgi handlowe i tych ksiąg nie prowadzących oraz na trudności techniczne, jakie mają, zwłaszcza mniejsze przedsiębiorstwa pierwszego rodzaju, przy wykazywaniu i udawadnianiu obrotów artykułami, objętymi przepisami o obrotowym podatku scaleniowym.

Wspomniane trudności polegają na tym, że przy sprzedaży artykułów rozmaitego rodzaju trudno, a w wielu wypadkach nawet niemożliwym jest wskazać osobno w handlu detalicznym obroty poszczególnymi artykułami, podlegającymi opodatkowaniu scalonemu i temu opodatkowaniu nie podlegającymi. W wyniku tego stanu rzeczy drobne przedsiębiorstwa, nie prowadzące ksiąg handlowych i opłacające podatek obrotowy w formie ryczałtu, znajdują się w położeniu dogodniejszym od przedsiębiorstw księgi handlowe prowadzących, a nie będących jednak w stanie odrębnie wykazywać obrotów artykułami, które podlegają działaniu przepisów o podatku scalonym.

Dla zaradzenia temu stanowi rzeczy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wystąpiła z wnioskiem do Izby Skarbowej w Grudziądzu o wprowadzenie uproszczonego systemu ustalania obrotów towarami w przedsiębiorstwach handlowych na podstawie faktur i obliczeń remanentów poszczególnych kategoryj towarów.

Spodziewać się należy, że Izba Skarbowa w Grudziądzu uwzględni wniosek Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni i w ten sposób przyczyni się do usunięcia istniejącego obecnie uciążliwego stanu rzeczy, przy którym przedsiębiorstwa, prowadzące prawidłowe księgi handlowe, postawione są w gorszym położeniu w zakresie opłacania podatku obrotowego od przedsiębiorstw, rachunkowości prawidłowej nie prowadzących. Zaznaczyć przy tym należy, że obecny stan rzeczy wywołuje w wielu wypadkach tendencje do zaniechania prowadzenia prawidłowej księgowości w przedsiębiorstwach handlowych, ponieważ księgowość ta nie tylko nie przyczynia się do ustalania istotnych podstaw opodatkowania, lecz go utrudnia.

KSZTAŁCENIE ZAWODOWE

STYPENDIA NA SZKOLENIE FACHOWCÓW W HANDLU ZAGRANICZNYM.

W związku z realizacją wniosków uchwalonych podczas Konferencji Eksportowej, która odbyła się pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana w czerwcu zeszłego roku, powołana została przez niego do życia i rozpoczęła swe prace Komisja Stypendialna, mająca na celu skoordynowanie i zorganizowanie akcji szkolenia fachowców dla handlu zagranicznego. Prace techniczne, związane z udzieleniem praktyk i stypendiów w tym zakresie, wykonuje Rada Handlu Zagranicznego.

Praktyki krajowe odbywać się będą w firmach lub instytucjach handlu zagranicznego w Warszawie, w Gdyni i w ośrodkach przemysłowych i będą płatne w wysokości zł 150,— miesięcznie. Praktyki zagraniczne będą uzupełnieniem praktyk krajowych w celu umożliwienia stypendystom specjalizacji w obranej dziedzinie handlu zagranicznego. Będą one płatne w wysokości wynagrodzenia pracownika umysłowego, rozpoczynającego pracę w polskiej służbie konsularnej w danym kraju.

Warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na stypendia w handlu zagranicznym, udzielane przez Komisję Stypendialną są następujące:

1) nieprzekroczony wiek 25 lat,
2) znajomość przynajmniej dwóch obcych języków, z czego jeden dobrze w słowie i w piśmie.

Kandydatami na *praktyki krajowe* mogą być absolwenci liceów handlowych, administracyjnych oraz wyższych uczelni ekonomiczno-handlowych; praktyki krajowe trwać będą 6—12 miesięcy.

Kandydatami na *praktyki zagraniczne*, będą osoby, które z korzyścią odbyły praktykę krajową, kontrolowaną przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego; praktyki zagraniczne trwać będą 1—2 lat.

Jako kryterium preferencyjne przy ocenie kandydatur przyjmować się będzie:

a) ukończenie wyższej uczelni handlowej, której program studiów uwzględnia specjalnie handel zagraniczny; ukończenie liceum handlu morskiego w Gdyni lub ukończenie kursu eksportowego;
b) posiadanie umiejętności biurowych (pisanie na maszynie, stenografia itp.);
c) praktyczna znajomość branży.

Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego może odnośnie specjalnych praktyk żądać od kandydatów szczególnych kwalifikacyj w zakresie dostosowanym do charakteru danej praktyki.

Odstępstwa od ustalonych wyżej zasad mogą być czynione w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie.

Kandydaci ubiegający się o stypendium winni wypełnić formularze zgłoszeniowe. Na wezwane kandydat powinien przedstawić się osobie wskazanej przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego.

Zgłoszenia kandydatur osób zamieszkałych na obszarze okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni kierować należy do Izby w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, względnie do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10 do dnia 20 lutego br.

WYDAWNICTWA

OSTATNIE PUBLIKACJE NASZEJ IZBY.

Na początku lutego ukazała się w druku nakładem naszej Izby broszura, opracowana przez starszego referendarza Izby p. Michała Korytowskiego pt. Zwyczaje handlowe na Pomorzu. Słowo wstępne do tej pracy napisał dyrektor Izby dr Józef Kulikowski.

Broszura zawiera określenie 125 zwyczajów handlowych, ustalonych przez Izbę w latach ostatnich na żądanie sądów, władz skarbowych i administracyjnych. Znajomość zwyczajów handlowych ma wielkie znaczenie praktyczne w działalności handlowej a nabiera wagi specjalnej w razie sporów sądowych, gdyż art. 500 kodeksu handlowego wyraźnie przewiduje, że „domniewywa się, że zwyczaje handlowe są kupcowi znane".

Spodziewać się należy, że wydawnictwo Izby przyjęte będzie z uznaniem przez sfery zainteresowane. Broszurę nabyć można w referacie prasowym naszej Izby oraz w większych księgarniach na Pomorzu w cenie zł 1,50 za egzemplarz.

Druga broszura zawiera odbitkę z Biuletynu naszego referatu posła na Sejm p. Tadeusza Marchlewskiego, Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wygłoszonego na Zjeździe tego Związku w Bydgoszczy w dniu 16 stycznia br. Podane w tym referacie odzwierciadlenie sytuacji gospodarczej na Pomorzu ze specjalnym uwzględnieniem położe-

nia kupiectwa jest wysoce aktualne i zasługuje na uwagę.

Broszura w cenie zł 1,20 jest do nabycia w referacie prasowym Izby oraz w większych księgarniach na Pomorzu.

ORGANIZACJA PORTU W BUENOS AIRES

Argentyńska Liga Morska („Liga Naval Argentina") wydała świeżo ciekawą publikację, dotyczącą organizacji portu w Buenos Aires, p. t. „Puerto de Buenos Aires. Anteproyecto de ley para su organizacion" (Port w Buenos Aires. Przedprojekt ustawy o jego organizacji.

Rzecz jest pomyślana jako materiał dyskusyjny przed ostatecznym zredagowaniem odpowiedniej ustawy, i zawiera szereg momentów interesujących ze względu na zagadnienia portowe w niej poruszone.

Trzeba bowiem wiedzieć, że port stołeczny Argentyny podlega pięciu ministerstwom, że nie ma tam jednolitego zarządu, wskutek czego administracja portu jest nader skomplikowana. Także sam układ portu jest niejednolity skutkiem braków organizacyjnych i zbyt szybkiego rozwoju portu.

W wymienionej publikacji proponuje się szereg zarządzeń, które mają usunąć te braki. Do najważniejszych ulepszeń projektowanych należą: utworzenie Zarządu Ogólnego portu; utworzenie Towarzystwa Portowego koncesjonowanego z udziałem państwa; handlowa eksploatacja portu; wykonanie obszernego programu prac, mających na celu ulepszenie urządzeń technicznych portu.

Plany portu załączone do wydawnictwa pozwalają na zorientowanie się, jak będą wyglądały w terenie ulepszenia administracyjne i techniczne proponowane przez projektodawców.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY OKRĘGOWEGO URZĘDU BUDOWNICTWA WYBRZEŻA MORSKIEGO.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego ogłosił przetarg nieograniczony na wykonanie około 400 mb. nabrzeża w Porcie Wojennym w Gdyni.

Termin składania ofert upływa dn. 2 marca 1938 r. o godz. 11,30.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni w godzinach urzędowych za zwrotem wydatków administracyjnych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 12 lutego rb. odbyło się pod przewodnictwem prof. Siedleckiego posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Na posiedzeniu był obecny delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Naczelnik Lubecki. Na porządku dziennym obrad były sprawy, dotyczące obecnej sytuacji w handlu i przemyśle rybnym. Uchwalono szereg wniosków, mających na celu złagodzenie obecnej niezadawalającej sytuacji w tych dziedzinach.

DOWOZY RYB DO GDYNI W ROKU 1937.

Rok ubiegły przyniósł dalsze zwiększenie obrotów towarów rybnych w porcie gdyńskim. Ogółem dowieziono ryb importowanych i z polskich połowów na Morzu Północnym, wedle przybliżonych obliczeń, 56.690.200 kg, do czego należy doliczyć osobno dowozy z połowów przybrzeżnych i na Bałtyku. Z ogólnej ilości przypada na port rybacki 48.610.200 kg, a na port handlowy reszta, t. j. 8.080.000 kg.

Śledzi solonych dowieziono do portu rybackiego importowanych:

z Anglii — jarmuckie	40.807/1	oraz	16.663/2	beczek
szkockie	30.205/1	oraz	25.245/2	beczek
z Norwegii	51.617/1	oraz	11.398/2	beczek
z Holandii	30.774/1	oraz	14.852/2	beczek
z Islandii	2.238/1	oraz	1.413/2	beczek
z Finlandii	175/1	oraz	50/2	beczek
z Niemiec	580/1		—	beczek
ze Szwecji	—		31/2	beczek

z polskich połowów „Mewy" i „Pomorza" na Morzu Północnym — beczek morskich 47.267/1 beczek.

Jeśli chodzi o wagę, to import śledzi solonych wyniósł 30.604 ton przez port rybacki, a połowy polskie śledzi solonych 7.462 ton przez port rybacki.

Przez port handlowy natomiast dowieziono śledzi solonych ogółem 1.426 ton, a mianowicie:

z Holandii	497 ton
z Norwegii	597 ton
z Niemiec	140 ton
ze Szwecji	86 ton
z Danii	37 ton

z Anglii	37 ton	
z Belgii	16 ton	
z Finlandii	15 ton	

Ogółem dowozy śledzi solonych do Gdyni wyniosły 39.492 ton. Śledzi świeżych w lodzie dowieziono przez port:

	rybacki	handlowy
z Norwegii	1.624 ton	64 ton
z Anglii	1.562 ton	49 ton
z Niemiec	59 ton	70 ton
z Holandii	1.781 ton	204 ton
z Danii	2 ton	3 ton
ze Szwecji	258 ton	150 ton
polskie połowy na Morzu Półn.	616 ton	—

Śledzi zamrożonych wyładowano w porcie:

	rybackim	handlowym
z Norwegii	2.642 ton	141 ton
z Islandii	21 ton	—

NOTOWANIA CEN W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w pierwszej dekadzie lutego za towar oclony i z połowów polskich w złotych, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone za dużą beczkę

Polskie połowy „Mewa“

nowe jarmuckie matis i smolmatis od 61 do 62, matfulle 60, szkockie smolmatis 69, szkockie mleczaki 80, ULEN 50 do 51, Merkur 55, makrele beczka od 43 do 45.

Polskie połowy „Pomorze“

własne połowy wyprzedane, importowane jarmuckie - holenderskie matfulle i fulle 56, szkockie - holenderskie matisy i smolmatisy 58.

Importowane jarmuckie

I trade od 63 do 66, II trade od 58 do 60.

Importowane szkockie

I trade od 70 do 84, crownmatis od 80 do 83, crownmedium od 69 do 80, szkockie II trade od 65 do 75, szkockie matiesy medium od 95 do 105, selected od 105 do 115, szkockie matiesy zeszłoroczne 60.

Importowane holenderskie

od 58 do 60.

Importowane norweskie

matiesy islandzkie od 45 do 59, nowe SLOO od 40 do 41, stare SLOO od 30 do 35, VAAR 30.

Importowane islandzkie

oryginalne matiesy od 59 do 63.

Inne ryby franco wagon Gdynia, oclone:

norweskie śledzie świeże w lodzie 95 kg skrzynia — wyprzedane

norweskie mrożone śledzie skrzynka 50 kg netto — zł 23,—

norweskie dorsze zamrożone skrzynka 50 kg netto — zł 35,—

norweskie makrele zamrożone skrzynka 50 kg netto — zł 28,—

szwedzkie szproty świeże w lodzie 50 kg netto zł 18,50

polskie dorsze zamrożone 50 kg netto — zł 25,—

wędzone szproty szwedzkie za jeden kg zł 0.80

ryby z połowów dalekomorskich „Pomorza“

łosoś morski (dorsz niebieski) zamrożone skrzynia 50 kg netto — zł 28,—

dorsze skrzynia 50 kg netto — zł 30,—

leng (molwa) rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 30,—

szczupak morski rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 35,—

szelfisz (łupacz) rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 27,—

raja — filety ze skórą — zł 30,—

okoń srebrny — zł 30,—.

PRZYWÓZ SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Sezon dowozu świeżych szprotów w lodzie ze Szwecji zbliża się już ku końcowi. Przewiduje się jeszcze transporty do połowy marca, a w bardziej dogodnych warunkach do końca marca rb. Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły w ubiegłym tygodniu następujące kutry ze szprotami świeżymi: dnia 6 lutego kuter „Vindy“ 600 skrzyń, dnia 7 lutego rb. kuter „Bolinder“ 660 skrzyń, tegoż dnia kuter „Gideon“ 600 skrzyń oraz kuter „Roxy“ 860 skrzyń. Dnia 10 lutego rb. kuter „Rex“ 1.000 skrzyń i kuter „Sländer“ 700 skrzyń. Dnia 11 lutego rb. kuter „Britania“ 700 skrzyń i kuter „Astrea“ 375 skrzyń szprotów i 175 skrzyń śledzików oraz kuter „Olaf“ 680 skrzyń. Dnia 12 lutego rb. statek rybacki (trawler) szwedzki „Mats“ brutto 256 ton rej. i 92 ton netto przywiózł 2.132 skrzyń szprotów. Wszystkie skrzynie zawierają każda po około 50 kg netto szprotów.

Należy podkreślić, że poruszona przez nas sprawa zatrudnienia przy przywozie polskich kutrów znalazła zrozumienie u firmy, trudniącej się importem szprotów świeżych ze Szwecji. Już wyjechały pierwsze polskie kutry z Gdyni celem zabrania z Göteborga szprotów szwedzkich. W najbliższym więc czasie dowiemy się, jaki był rezultat tej pierwszej próby uruchomienia własnych kutrów dla transportu importowanych szprotów.

Dnia 12 lutego rb. wypłynął z Göteborga kuter „GDY. 26“, zabierając 400 skrzyń szprotów. Drugi kuter „GDY. 55“ załaduje transport szprotów w dniu 15 lutego rb. Podróż z Göteborga do Gdyni przy pomyślnych warunkach trwa normalnie około 50 godzin.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH ŚWIEŻYCH I MROŻONYCH.

Dnia 31 stycznia rb. statek „Zeester“ przywiózł z Yarmouth śledzie solone angielskie 1.968/1 oraz 200/2 beczek. Statek „Aage“ przywiózł z Kopenhagi 872/1 i 39/2 beczek śledzi solonych (matiesów islandzkich). Dnia 2 lutego rb. statek „Jaederen“ wyładował z Norwegii śledzi solonych 2.091/1 i 242/2 beczek.

śledzi zamrożonych 1.100 skrzyń, dorszy zamrożonych 26 skrzyń.

Wobec panujących w Norwegii burz połowy śledzi były bardzo małe, a do Gdyni nie nadszedł żaden transport śledzi świeżych w lodzie. Dopiero za sześć dni spodziewany jest transport śledzi w lodzie.

Dnia 9 lutego przybył statek „Puck" z 520/1 i 220/2 beczek śledzi solonych holenderskich. W tym samym dniu statek „Thore Hafte" wyładował z Norwegii śledzie zamrożone skrzyń 1.806 po 50 kg i śledzi świeżych w lodzie 1.825 skrzyń à 95 kg netto skrzynia. Ilość śledzi w skrzyni około 390 sztuk.

PIERWSZA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W ESTONII.

Dla walki ze spadkiem cen na ryby w czasie sezonu połowów, postanowiono w Estonii zbudować fabrykę mączki rybnej dla przerobu śledzików i innych drobnych ryb. Fabryka ma być wykończona na połowę maja 1938 r.

RYBOŁÓWSTWO NA WYBRZEŻU BELGIJSKIM.

W 1937 r. na wybrzeżu belgijskim połowy ryb, wyłączając szproty, krewetki i śledziki, wynosiły 27 mil. kg wobec 24 mil. kg w 1936 r., wartości 86 mil. fr. (83). Przeciętna cena kilograma ryb wynosiła zatem 3,12 fr. w 1937 r. i 3,45 fr. w 1936 r. Połowy krewetek dały w 1937 r. 1,3 mil. kg, wartości 3,9 mil. fr. czyli 2,97 fr. za kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (15 II 38).

Pogłoski o nastąpić mającej zniżce cła na niektóre towary kolonialne (kawę, herbatę, ziele angielskie itd.) zostały przed kilku dniami zdementowane ze strony czynników miarodajnych. Tym samym stan niepewności, jaki istniał wśród importerów i hurtowników kolonialnych, został na pewien czas usunięty. Importerzy wstrzymali się od raptownej wyprzedaży towaru oclonego i zaczęli podejmować i clić nowe przesyłki. Zdementowanie pogłosek o zniżce cła nie zwalnia jeszcze importerów od zaniechania czujności w tym względzie, gdyż dotychczasowa praktyka nauczyła ich bardzo dużo odnośnie stałości pewnych przyrzeczeń względnie wyjaśnień w dziedzinie handlu importowego.

Pomimo zdementowania pogłosek o zniżce cła na towary kolonialne, sytuacja w handlu hurtowym jest nadal bardzo ciężka. Dowozy towarów kolonialnych wskutek niewłaściwego podziału kontyngentów przywozowych względnie kompensacyjnych są zawsze jeszcze większe od chłonności rynku. Skutek tego jest ten, że rynek nie może się w żaden sposób ustabilizować i ceny na poszczególne artykuły są wciąż bardzo chwiejne. W pewnych artykułach (śliwkach suszonych, sułtankach ameryk.) popyt jest znacznie większy od podaży. Wymienione artykuły sprzedawane są z dobrym zyskiem. Z braku jednak kontyngentu przywozowego ogólnego zarabiają na tych artykułach tylko firmy uprzywilejowane, t. j. te, które posiadają promesy kompensacyjne indywidualne. Do niedawna zarabiało się także ogólnie na wanilii. Ostatnio wydano jednak na artykuł ten pozwolenia przywozu poza plafonem i ta nadwyżka kontyngentu przywozowego spowodowała odrazu spadek ceny tak, iż obecnie artykuł ten sprzedawany jest po cenie kosztu własnego.

W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego zainteresowanie kupców krajowych na towary kolonialne jest nieco większe. Mimo tego obroty są bardzo małe i daleko odbiegają od obrotów w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Kawa surowa:

Zbyt kawy bardzo słaby. Dowozy kawy większe od popytu. Firmy gdańskie chcąc pozbyć się swoich zapasów kawy, zaczęły ostatnio oferować kawę Rio 7 po cenie zł 3,10 za 1 kg. Naturalnie, że oferty te są sztuczne dla wywołania zwiększonego zainteresowania ze strony odbiorców krajów, w to nikt nie wątpi. Czy odniosą one swój skutek, trudno coś o tym powiedzieć. Importerzy gdańscy sądzą, że sztuczne zwiększenie zainteresowania umożliwi im podniesienie ceny w odpowiednim momencie i wyrówna koszty własne. Na skutek takiej polityki, importerzy gdyńscy wstrzymali się od sprzedaży kawy po zdeprecjonowanej cenie. Kawę Santos sprzedaje się po cenie zł 3,90 za kg, a lepsze gatunki po cenie zł 4,00 za kg. Zysk jest groszowy. Zbyt mały.

Ostatnie oferty cif Gdynia przedstawiają się na kawę „Victoria“ 7 23 sh. do 23/6 za worek 50 kg, a na Santos extra 37 sh.

Herbata:

Zapasy herbaty bardzo duże. Ostatnio niektórzy kupcy krajowi zaczęli kupować herbatę na spekulację. Pomimo tego ceny na herbaty są bardzo niskie i w niektórych wypadkach nie pokrywają kosztów własnych. Kształtują się one obecnie następująco: Cejlon zwykły 11,60—12,20 zł, Cejlon średni ok. 13,00—13,30 zł, Sumatra 11,80—12,00 zł. Ceny te należy rozumieć za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera.

Korzenie:

Ceny za pieprz lekko zwyżkowały na rynkach zagranicznych. Na rynku krajowym natomiast spadły o 10 gr na kg. Np. w zeszłym okresie sprawozdawczym wynosiły zł 2,90 za kg pieprzu czarnego, a obecnie tylko 2,80 zł loco magazyn importera (towar oclony). Pieprz biały sprzedawany jest po cenie zł 3,20—3,30 za kg. Ruch w handlu pieprzem średni. Cynamon — zbyt słaby, ceny kształtują się loco magazyn importera od 5,80—6,10 zł za 1 kg zależnie od gatunku. Sprzedaż odbywa się po cenie kosztu własnego. W handlu pimentem panuje spokój. Cena zł 5,80—5,90 za kg. Ceny za wanilię spadły ostatnio o 13—16%.

Masło kakaowe:

Na rynkach zagranicznych po chwilowej zwyżce ceny — nastąpiła z powrotem tendencja zniżkowa. Ceny spadły o 6 hfl. na 100 kg, tj. z 60,— na 54,— hfl. cif Gdynia. Pociągnęło to również za sobą obniżenie się ceny na rynku krajowym o 10—20 gr na kg. Obecne ceny wahają się w granicach 2,60—2,80 zł za 1 kg loco magazyn importera (towar oclony). Zbyt słaby. Zapasy średnie.

Owoce suszone:

Zapotrzebowanie na śliwki amerykańskie wzrasta z dnia na dzień z powodu nadchodzącego sezonu postnego. Ceny mają tendencję zwyżkową. Towaru jest na ogół brak. W innych owocach suszonych ruch słaby. Zapasy szczególnie w sułtankach są bardzo duże. Artykuł ten sprzedawany jest o 5% niżej od norm cennikowych (2,05—2,10 zł za kg). Jedynie sułtanki amerykańskie sprzedawane są po ce-

nie zł 2,18—2,20 za 1 kg. Koryntki sprzedaje się po 1,15—1,20 zł za kg przy odbiorze większych ilości. Cena za rodzynki elemskie wynosi 1,75 za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Gottland" z transportem owoców suszonych greckich. Dla Gdyni nadeszły wymienionym statkiem następujące ładunki: 2.520 worków fig i koryntek wagi ca 63.000 kg z Calamaty, 255 worków koryntek wagi ca 6.250 kg z Ctacolo, 57.000 kg rodzynek z Pireusu oraz 87.000 kg sułtanek z Izmiru. Dla Gdańska nadeszło: 4.500 kg koryntek z Calamaty.

s/s „Chorzów" zawinął do portu gdyńskiego dnia 2 lutego z transportem 1.578 kg herbaty.

Dnia 4 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Gunborg", który przywiózł dla importerów polskich z Turcji ca 50.000 kg orzechów oraz 6.000 kg rodzynek z Cypru.

s/s „Sicilia" przywiózł do Gdyni dnia 4 lutego transport 5.997 skrzyń cytryn włoskich, 55 worków migdałów włoskich i 400 worków rodzynek greckich.

Dnia 4 lutego nadszedł do Gdyni ładunek bananów dla gdyńskich dojrzewalni w ilości 56.500 kg. Transport przywiózł s/s „Wiborg II".

Następny transport bananów nadszedł dnia 12 lutego na s/s „Wiborg I" w ilości 65.500.

Dnia 14 lutego nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz hiszpańskich w bieżącym sezonie. Transport przywiózł s/s „Kenfig Pool". Transport liczy ponad 20.000 skrzyń tj. ca 1.000.000 kg. Jak wiemy, dotychczas nie udało się importerom polskim sprowadzić żadnej partii pomarańcz hiszpańskich. Będą to zatem pierwsze pomarańcze hiszpańskie na rynku polskim. Z owoców hiszpańskich udało się w bieżącym sezonie sprowadzić do Polski jedynie mniejsze partie winogron hiszpańskich, których gatunek był jednak bardzo słaby. Według przewidywań tutejszych kupców cena pomarańcz hiszpańskich kształtować się będzie w granicach 1,10 do 1,15 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Podobnie jak w ubiegłym okresie sytuacja w handlu owoców krajowych nie nastąpiła żadna zmiana. W dalszym ciągu panuje na rynku zastój, i mimo braku towaru nie ma zainteresowania. Dowóz jabłek krajowych spadł w ostatnim czasie do minimum. Ceny wahają się od 0.70—1,00 zł za kg.

Wskutek zmniejszonego importu w ostatnich dwu tygodniach pomarańcz palestyńskich owoc ten znalazł silniejsze zainteresowanie, co wykazała dość znaczna zwyżka cen. Mniejszym zainteresowaniem cieszą się pomarańcze włoskie, których cena spadła. Ceny mandarynek włoskich utrzymują się na dotychczasowym poziomie. Brak już prawie na rynku grapefruitów.

Pomarańcze palestyńskie sprzedawane są w hurcie po ca 1,10 zł kg. Pomarańcze włoskie 1,25—1,35 zł. Mandarynki włoskie 13—13,50 zł klatka. Cytryny włoskie para (360—390) 63—64 zł.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 stycznia do 12 lutego urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 9 przetargów, z których 6 przypada na Bałtyckie Aukcje Owocowe i 3 na Aukcje Owocowe w Gdyni.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
urządziły dnia 31 stycznia aukcję wystawiając:
2.698 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.936 klatek w cenie 1,20—1,27 zł kg
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 500 skrzyń w cenie 30—31 zł skrzynia
250 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 250 skrzyń w cenie 0,85—1,02 zł kg
50 skrzyń pomarańcz palest. transito — sprzedano 11 skrzyń w cenie 13 zł skrzynia
100 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 100 skrzyń w cenie 14—14,25 zł skrzynia
80 worków orzechów ziemnych — sprzedano 80 worków w cenie 2.15 zł 1 kg

Na aukcji dnia 3 lutego wystawiono:
1.529 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 1.062 skrzyń w cenie 1,22—1,23 zł kg
1.200 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 11—13 zł klatka
1.626 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.626 skrzyń w cenie 29—31 zł skrzynia
200 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 150 skrzynek w cenie 14 zł skrzynka
64 worków rodzynek z Cypru — sprzedano 32 worki w cenie 1,60 zł 1 kg
80 worków koryntek greckich — sprzedano 50 worków w cenie 1,17 zł 1 kg
15 worków migdałów włoskich — sprzedano 15 worków w cenie 7—7,05 zł 1 kg.

Na aukcji dnia 8 lutego wystawiono do przetargu:
3.061 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 2.667 klatek w cenie 1,22—1,30 zł kg
1.200 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 12,50—12.80 zł klatka
1.800 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.350 skrzyń w cenie 29—32 zł skrzynka
1.550 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 1.550 skrzyń w cenie 1,05—1,08 zł kg
350 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 100 skrzynek w cenie 14 zł skrzynka
40 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 40 skrzynek w cenie 1,90 zł 1 kg

200 worków rodzynek Eleme — wycofano
32 „ „ z Cypru — wycofano
10 „ migdałów włoskich — wycofano
30 „ koryntek greckich — sprzedano 30 worków w cenie 1,15 zł 1 kg
10 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 10 worków w cenie 1,55 zł 1 kg.

W wymienionych wyżej aukcjach brało udział przeciętnie około 30 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 28 stycznia aukcję, na której wystawiły:

1.350 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.350 klatek w cenie 1,16—1,25 zł kg.

Dnia 31 stycznia wystawiono do przetargu:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.050 klatek w cenie 1,24—1,25 zł kg

300 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 300 skrzyń w cenie 1,01—1,02 zł kg.

Na aukcji dnia 3 lutego wystawiono:

800 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 800 klatek w cenie 1,20—1,25 zł kg

30 worków migdałów włoskich — sprzedano 30 worków w cenie 7,10 zł 1 kg.

Dnia 7 lutego wystawiono na aukcji:

1.968 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.968 klatek w cenie 1,25—1,28 zł kg.

Na aukcji dnia 9 lutego wystawiono:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 1,28—1.29 zł kg

158 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano (towar komisowy)

49 worków rodzynek z Cypru — sprzedano 49 worków w cenie 1,40 zł 1 kg.

Dnia 11 lutego wystawiono:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 1,29—1,30 zł kg

753 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 753 skrzyń w cenie 30,50—32 zł skrzynia

49 skrzyń cytryn włoskich — towar komisowy sprzedano po 24 zł skrzynię.

We wszystkich aukcjach udział kupców gdyńskich i z głębi kraju był bardzo liczny.

EKSPORTER ARABSKI W GDYNI.

W styczniu br. bawił w Gdyni syn jednego z poważniejszych plantatorów arabskich w Palestynie książę Abdul Majid Farouki z Jerozolimy. P. Farouki, który studiował w Oxfordzie zajmuje się obecnie sprzedażą pomarańcz z plantacyj ojca i w tym celu przybył do Polski. Wizyta jego miała na celu nawiązanie bezpośredniego kontaktu z importerami polskimi. Jak się dowiadujemy, już w roku ubiegłym rozpoczął p. Farouki swą pracę w handlu z dodatnim wynikiem, sprzedając bezpośrednio około 60.000 skrzyń pomarańcz. P. Farouki nawiązał z jednym z najpoważniejszych importerów polskich Związkiem Spółdzielni Spożywców „Społem" współpracę, oddając wymienionemu związkowi swój towar w komis.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Wskutek silniejszego zainteresowania, jakie znalazły zwłaszcza na rynku niemieckim cytryny włoskie, cena ich zwyżkowała. Limoni-Palermo 80% secunda i 20% Prima 300-tki i 360-tki notują w końcu stycznia 42—43 lirów za skrzynię. 360-tki i 490-tki po 50% notują ca 48 lirów. Same 490-tki ca 52 lirów.

Zwyżkowała również cena mandarynek włoskich na 145—155 lirów za 100 kg. Pomarańcze Blond notowane są w cenie 120—128 lirów za 100 kg.

Turcja.

Eksport rodzynek zajmuje w ogólnym eksporcie tureckim jedną z najpoważniejszych pozycyj. Z tego też powodu Turcja położyła silny nacisk na rozwój eksportu rodzynek. Winnice tureckie zajmują obszar ca 70.000 ha z czego ca 60.000 ha przypada na plantacje rodzynek. Gdy jeszcze w latach 1925—1932 zbiory rodzynek wynosiły przeciętnie około 45.000 ton, to już w następnym okresie 1933—1937 wynoszą około 65.000 ton. Wprawdzie ostatni rok 1937 dał tylko 42.000 ton, to jednak widzimy stały wzrost zbiorów i jednocześnie eksportu. W zrozumieniu znaczenia tego eksportu dla kraju rząd turecki zestandaryzował eksport tego artykułu wyznaczając mu sortyment określony cyframi 6—12. Zwrócono również uwagę na opakowanie towaru, któremu nadano także formę standaryzacyjną. Badając dalej rozwój eksportu tego artykułu widzimy, że zajmuje on obecnie ca 95% produkcji. Do najważniejszych odbiorców należą: Niemcy, Anglia, Holandia, Czechosłowacja, Francja, Włochy, *Polska,* Belgia i Egipt.

PRZYWÓZ OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO NIEMIEC w latach 1935, 1936, 1937.

Według statystyki sporządzonej przez Hamburger Fremden-Blatt przywóz do Niemiec owoców południowych w latach 1935, 1936, 1937 wynosił kolejno 3.306.647, 3.831.035, 3.960.339 *kwintali* wartości 143.907, 148.680, 120.512 *tys.* RM., w tym bananów — 680.345, 1.257.116, 1.461.455 kwintali wartości 17.595, 27.311, 31.320 tys. RM.; pomarańcz — 2.395.599, 2.672.625, 947.007 kwintali wartości 51.369, 50.307, 24.690 tys. RM.; cytryn — 597.170, 741.102, 591.887 kwintali wartości 12.248, 13.519, 14.383.

Charakterystyczny jest spadek przywozu orzechów kokosowych z 92.090 w 1935 r. na 29.251 i 1.897 kwintali w latach następnych.